Cameroons (French Trust)

CAMEROUN SOUS TUTELLE FRANÇAISE

LE PLAN de Développement Économique et Social

PROGRAMMES "PLAN"

DU

CAMEROUN

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION ..... page 8

(Etat récapitulatif des engagements et des crédits de paiement ventilés par chapitre page 8

INFRASTRUCTURE .....;..... page 9 à page 86

Chemin de fer page 10
Infrastructure routière page 32
Ports maritimes page 63
Voies navigables page 78
Aviation civile page 79
Transmissions page 82

PRODUCTION ..... page 87 à page 132

Agriculture page 88
Forêts page 108
Pêche page 111
Elevage page 113
Mines page 118
Industrialisation page 120
Electrifications page 122

DEVELOPPEMENT SOCIAL .....page 132 à page 158

Santé page 133
Enseignement page 138
Urbanisme et Habitat page 144
Travaux Urbains et Ruraux page 148

SECTION GENERALE

Carte géologique page 159
Carte géographique page 160

CONCLUSION

Conclusion relative au premier programme Plan page 164
Situation économique et financière page 172
Les échanges page 173
Les transports page 174
La monnaie page 176
La main d'oeuvre et les salaires page 179
Les investissements privés page 181
Situation Budgétaire page 186

--+++--

Le Plan nouveau page 189
Graphiques page 197 et page 198

N.B. Les sommes citées au cours de cette étude s'entendent en francs C. F. A. (1 franc C.F.A. = 2 francs métro).

INTRODUCTION AU PLAN

LA NOTION DE PLAN -

Les plans sont un trait de notre époque et sont suffisamment nombreux pour que la notion en soit familière "Plan Marshall, Plans Quinquennaux russes, Plans Monnet, Plans Schumann"... Tous ces plans ont été créés dans la même volonté de promouvoir rapidement le rythme de développement économique des pays qui les ont lancé, grâce à des études effectuées compte tenu des problèmes à résoudre. Il existe donc pour chaque plan une idée directrice qui implique un choix, des priorités à satisfaire qui permettent d'échelonner des opérations dans le temps, un souci d'équilibre qui implique une répartition des efforts dans l'espace.

JUSTIFICATION D'UN PLAN AU CAMEROUN -

Le Plan du Cameroun procède de ces mêmes données mais ses conditions d'élaboration et d'exécution sont très différentes des plans européens du fait qu'il s'applique à un pays politiquement et économiquement très en retard, où il fallait vaincre la distance, les maladies, rénover le sol et les cultures afin d'assurer aux hommes des conditions nouvelles de vie.

Il était d'autant plus nécessaire de travailler dans un cadre préétabli, de s'astreindre à une discipline, que la volonté de promouvoir rapidement le standing humain ne pouvait s'effectuer sans un choix où toute erreur aurait été lourde de conséquences, car il était essentiel d'agir en même temps et avec un égal succès sur les hommes et la conjoncture économique et sociale. Fallait-il se borner à mettre en place l'équipement de base ? Telle source d'énergie ou de production était-elle capable plus qu'une autre d'avoir une influence sur des milliers d'individus ? Quelles étaient les méthodes à employer pour développer le rendement qualitatif ou quantitatif des paysans et des ouvriers sans bouleverser dangereusement la structure sociale...? Toutes ces questions se tenaient et ne pouvaient recevoir de réponse valable sans la technique de la planification qui implique l'abandon des systèmes antérieurs de mise en valeur comportant des séries de petites réalisations, issues de programmes administratifs relevant de compétences diverses, plus ou moins coordonné et chaque année remis en question par l'annualité du Budget.

Sans cette planification le Territoire n'aurait pu effectuer l'inventaire des besoins et des ressources, définir sa capacité d'absorption, et déterminer les moyens techniques et financiers à mettre en oeuvre, désigner des objectifs à atteindre compte tenu des urgences et des jugements de valeur que l'on porte sur les choses et les besoins des hommes.

Seule une idée directrice a permis de remplir cette tâche complexe et de faire face à des situations imprévues, à des a-coups dus au milieu physique et au milieu humain, d'effectuer harmonieusement la synthèse des initiatives privées ou publiques afin d'éviter les carences et les doubles emplois, de déterminer l'ordre d'urgence des objectifs à atteindre, d'obliger les fonctionnaires et les chefs d'entreprises privées à échanger leurs points de vue sur des opérations auxquelles il était indispensable de conférer un caractère hautement cohérent et réaliste.

.../...

Un plan est par ailleurs le seul moyen de mettre en valeur rationnellement les richesses du Territoire compte tenu de la conjoncture actuelle qui nécessite presque toujours Outre-Mer des apports massifs de capitaux et des moyens techniques puissants. Grâce au Plan cette mise en valeur peut s'effectuer avec le souci de sauvegarder le patrimoine des africains et d'améliorer leur standing de vie, de les familiariser avec les techniques et les outils les plus modernes.

Un plan se justifie davantage encore au Cameroun par le fait de son statut international. Le Plan permet en effet de conduire les africains vers une vie meilleure aux moyens d'étapes faisant également apparaître les efforts de la Métropole dans l'accomplissement de ses devoirs et les progrès du Territoire.

Enfin dans une Afrique en pleine évolution le Plan est un guide qui conduit à l'échéance de 1957. Il convient qu'à cette date les traites tirées sur l'avenir soient honorées, ce qui ne sera possible que si un développement économique certain gage le politique et rente le social.

ELABORATION DU PLAN

Les programmes plans sont conçus dans le cadre de la loi du 30 Avril I946 tendant à l'établissement, au financement, et à l'exécution des plans d'équipement et de développement des Territoires d'Outre-Mer.

Le montant des crédits nécessaires à l'exécution du Plan pour les années I947 à I957 a été estimé à 25 milliards de francs C.F.A.

L'effort est axé à la fois sur le développement et l'équipement économique, pour lequel I4.86I.950.000 de francs C.F.A. ont déjà été engagés et sur les projets à caractère social pour lesquels 2.783.400.000 de francs C.F.A. ont déjà été engagés.

L'importance relative des dépenses économiques n'implique nullement un déséquilibre entre l'économique et le social.

Bien au contraire, les projets arrêtés par l'Administration locale conformément aux vues des Pouvoirs publics métropolitains, accordent aux réalisations à caractère social une place privilégiée, en ce sens que ces dernières sont gagées non pas sur les possibilités financières actuelles du Territoire, mais sur le surplus de richesses que le plan tend à promouvoir. L'ordre de grandeur traduit par les chiffres cités plus haut doit d'ailleurs être apprécié en tenant compte du fait que le coût de réalisation des formations hospitalières et des établissements d'enseignement, qui constituent l'essentiel des dépenses d'intérêt social, est normalement très inférieur à celui des dépenses de développement économique, notamment en ce qui concerne les travaux d'infrastructure (réseau ferroviaire, routier, équipement portuaire). ../..

NOTA : 1 franc C.F.A. = 2 francs français.

Consciente de l'insuffisance relative du support économique actuel de tout programme de développement social, la Métropole a pris définitivement à sa charge les deux tiers des dépenses d'équipement social prévues du Plan décennal.

Conçu comme un document destiné à orienter toutes les activités essentielles du Territoire, le plan du Cameroun, tout en ayant l'ambition d'assigner aux Pouvoirs publics et aux particuliers des objectifs d'activité et des méthodes techniques, n'implique en aucune façon la mise en oeuvre d'un appareil de contrainte politique, ni une extension des pouvoirs économiques incompatible avec la liberté des échanges et des entreprises privées. Les Services du Territoire trouvent, dans les programmes qu'ils ont contribué à établir les objectifs auxquels doit concourir leur action quotidienne, ainsi qu'un critère constant de leur efficacité. Les éléments étrangers à l'Administration ou directement liés à elle, planteurs européens ou africains, coopératives, Sociétés de prévoyance, établissements de crédits publics ou privés, Sociétés d'Etat, d'économie mixte ou privée ; tout en conservant intégralement leur statut et leur autonomie, sont invités à coopérer étroitement à l'exécution du plan.

C'est que la préoccupation essentielle de l'Administration est de promouvoir et de développer les activités effectivement rentables dans le cadre d'une économie placée sous le signe de la liberté des échanges et du libre emploi. On s'est donc efforcé de n'inclure dans les programmes que des objectifs correspondant à des productions économiquement rentables, à l'exclusion de toute création factice qui exigerait ultérieurement pour se maintenir une protection douanière, voire un régime d'autarcie plus ou moins étendu dans l'espace et le temps.

C'est par le jeu normal de la sélection des postulants aux concessions domaniales, aux permis de recherches et d'exploitation, par celui plus récent de l'orientation du crédit, de l'octroi d'appuis financiers et de la délivrance des autorisations d'achat dans le cadre de la réglementation de l'E.C.A. les demandes étant examinées en fonction notamment des nécessités de l'exécution du plan, que l'Administration se propose d'amener progressivement le secteur privé à apporter un concours efficace à l'exécution du plan.

Notons enfin que tout un réseau de Sociétés d'Etat ou d'économie mixte a été mis en place à l'effet, soit de suppléer à la carence des initiatives privées, soit de faciliter leur exercice au Territoire, soit de s'associer à elles, cette association impliquant de la part de l'Etat l'engagement moral de réaliser, d'autre part, les travaux publics d'infrastructure nécessaires. L'intervention de l'Etat, loin de prendre une forme autoritaire, ne se manifeste ainsi que par son entrée dans l'activité économique privée, là où l'absence d'exploitation commerciale ou industrielle classique paraît faire le plus cruellement défaut.

.../...

Les règles de la concurrence ne sont d'ailleurs pas enfreintes, puisque les Sociétés d'Etat ou mixtes doivent, en vertu de leur statut, être gérées comme des Sociétés privées et soumises aux conditions du marché. S'il est vrai que l'ampleur des moyens financiers investis par la puissance publique (Territoire, Métropole ou l'un et l'autre conjointement) pourrait fausser quelquefois le jeu de la concurrence, le recours à l'exploitation financée dans une proportion plus ou moins grande par l'Etat se justifie par l'ampleur des risques que le capital privé se refuse le plus souvent à assumer.

COORDINATION DES EFFORTS --

L'Administration s'est efforcée de mettre en place des organismes susceptibles de travailler tant avec l'administration qu'avec le secteur privé de production.

a) Etudes

C'est ainsi que le bureau central d'études pour les équipements d'Outre-Mer procède actuellement à la mise au point détaillée des projets d'équipement les plus importants (infrastructure aérienne, aménagement du réseau des voies navigables, équipement portuaire, inventaire et possibilités d'utilisation des matériaux locaux nécessaires à l'Industrie et aux Travaux Publics.

Parallèlement, diverses sociétés privées ont entrepris pour le compte de l'Administration locale la mise au point des projets techniques concernant les équipements intéressant plus spécialement les centres urbains du Territoire. Par ailleurs des études de routes et la mise au point d'avants projets ont été confiés aux entreprises travaillant au Territoire à des travaux d'infrastructure routière.

b) Recherches

L'Office de la Recherche Scientifique d'Outre-Mer étudie les possibilités de réalisation dans le domaine de l'hydraulique agricole et de la force motrice.

Cet organisme a en outre détaché au Territoire des pédologues dont les études détermineront avec précision la vocation agricole de régions encore insuffisamment prospectées.

Le Bureau Minier de la France d'Outre-Mer a entrepris l'établissement d'une carte géologique.

La Société de Recherches et d'Exploitation des Pétroles du Cameroun, a commencé un programme de sondages dans les régions du Sud Cameroun.

L'Institut des fruits et agrumes coloniaux après avoir resseré ses liens tant avec l'Administration qu'avec les producteurs a largement diffusé les premiers résultats de ses recherches.

.../...

La Compagnie Française des textiles a commencé l'exécution d'un programme permettant de produire dans les régions du Nord au terme du Plan décennal 8 à 10.000 tonnes de coton graines par substitution progressive de variétés améliorées (Allen) à celle traditionnelle de variété médiocre.

c) Moyens d'exécution

Un service de Génie Rural récemment créé et dépendant de la Direction de l'Agriculture prépare la mise en valeur de vastes zones d'alluvions (Plaine du Logone, Plaine de Yabassi, Plaine Tikkar, Plaine de la Vina), dont le potentiel économique pourra ainsi être mis au service de la collectivité.

EFFORTS DE FINANCEMENT DU SECTEUR PUBLIC -

L'effort public se marque en premier lieu dans l'importance des crédits mis à la disposition du Territoire soit au titre de la section générale qui assure le financement d'opérations relevant d'un programme commun à l'ensemble des Territoires de l'Union française, soit au titre de la section locale. La part de la section générale limitée pratiquement aux opérations scientifiques est beaucoup moins importante que celle de la section locale.

a) Modalités de ce financement -

Rappelons que les investissements publics, le financement du Plan décennal sont assurés.

1°) par des subventions de la Métropole autorisées par les lois de finances.

2°) par des avances à long terme de la Caisse Centrale de la France d'Outre-Mer qui font l'objet de conventions entre cet organisme et le Territoire.

Ces ressources sont centralisées et administrées par le fonds d'Investissement pour le développement Economique et Social des Territoires d'Outre-Mer (FIDES).

3°) par des contributions éventuelles du Budget local.

La Caisse Centrale de la France d'Outre-Mer tient la comptabilité de ces ressources et conformément aux règles posées par le décret du 3 Juin 1949, verse mensuellement au Trésor les fonds nécessaires aux paiements.

Les recettes des programmes plans établis à ce jour par le Cameroun n'ont été assurées que par des subventions de la Métropole et des avances de la Caisse Centrale.

Les contributions du Budget local ne pourront intervenir que lorsque des recettes nouvelles, résultat des premières tranches de Plan, permettront

.../...

au Cameroun d'effectuer des investissements dans les tranches suivantes de son équipement.

Dans la perspective financière actuelle ou l'effort de financement annuel réalisé par la Métropole atteint le plafond des possibilités présentes, le Territoire a pris à sa charge, dès le début de 1951, soit à titre d'avance soit à titre définitif, le lancement d'un certain nombre d'ouvrages, tels le pont du Wouri et les travaux de l'adduction d'eau de Douala.

B) Importance des investissements déjà réalisés :

Des budgets spéciaux annuels avaient été établis pour les années 1946 et 1947. Par suite, un budget complémentaire pour l'exercice 1947 a été dressé afin de faire face aux augmentations intervenues sur les bases initiales et aux dépenses correspondant à la période du 1er janvier au 30 Juin 1948 date à laquelle l'exercice 1947 a été prorogé. Le Budget de l'exercice 1948/49 s'est clos au moment d'une réforme de procédure, qui a eu pour but d'écarter l'application des règles financières classiques résultant de l'annualité du Budget pour utiliser la notion de programme conditionnée non par la durée mais par la nature des opérations.

A ces différents budgets, succèdent à partir de 1950 les tranches annuelles qui sont établies dans le cadre du programme. Ces tranches comportent les dotations annuelles en paiement ainsi que des rectifications aux dotations en engagement rendus nécessaires par suite de modifications de la masse des travaux, de difficultés techniques imprévisibles, de réévaluations dûes à la dépréciation de la monnaie. Cette procédure permet donc de corriger ce que la notion de programme a théoriquement d'astreignant.

Ces différents budgets ainsi que les tranches suivantes ont été approuvés par l'Assemblée Représentative du Cameroun et adoptés par le Comité Directeur du fonds d'investissements de développement économique et social.

Les crédits d'engagement, qui au cours des premières années ont toujours été supérieurs aux crédits de paiement, permettent la passation de marchés importants de fournitures ou de travaux correspondant à des ensembles ou à des tranches techniquement exploitables, mais dont la réalisation s'étend sur plusieurs années et implique un échelonnement des paiements.

Les crédits de paiement correspondant aux exigibilités annuelles auxquelles le budget aura à faire face, en fonction de la cadence d'exécution des fournitures ou des travaux.

c) augmentation des investissements au titre de la section générale.

Au titre de la section générale, citons notamment l'importance des sommes actuellement investies pour la poursuite de la réalisation de la centrale hydro-électrique d'Edéa dont le montant s'élève au 31/7/1952 à 2.680.000.000 francs ; ainsi que le volume appréciable des sommes consacrées par la Métropole à l'exécution de la carte géologique et de la carte géographique 1/50.000° du Cameroun (174 millions).

.../...

Cette même section générale a ouvert au Territoire un crédit de l'ordre de 200 millions métropolitains pour financer une large fraction des équipements sociaux réalisés à l'initiative de diverses missions religieuses et organisations laïques (hopitaux, écoles rurales, établissements secondaires et enseignement technique).

*
* *

La ventilation des dépenses déjà effectuées, entre d'une part, les subventions accordées par la Métropole et, d'autre part, les avances de la Caisse Centrale de la France d'Outre-Mer, s'établit comme suit au 30 Juin 1952 :

	Subventions Métropole.	Avance Caisse centrale	Total des Dépenses
Au 31/6/1949	555.926.159	713.059.967	1.268.986.126
Du 1er Juillet 1949 au 30 Juin 1950.	1.758.490.127	1.131.465.311	2.889.955.438
Du 1er Juillet 1950 au 30 Juin 1951.	1.331.550.647	1.241.242.881	2.572.793.528
Du 1er Juillet 1951 au 30 Juin 1952.	1.897.614.060	1.816.493.255	3.714.107.315
TOTAUX	5.543.580.933	4.902.261.414	10.445.842.407

La participation considérable de la Métropole, sous forme de subventions définitives, atteste la volonté de la Nation Tutrice d'apporter au Territoire l'aide financière la plus large sans lui imposer en contrepartie, de lourdes hypothèques sur l'avenir.

Cette politique tient à trois points :

1°) Financement intégralement supporté par la France.

2°) Charges financières pour le Territoire réduites à 50 % des dépenses de production et d'infrastructure et à 34 % des dépenses sociales.

3°) Subvention totale pour les dépenses scientifiques.

*
* *

Dans le cadre du plan décennal s'effectue le premier plan quinquennal qui se terminera le 30 Juin 1953. Ce Plan aura été doté au total (y compris la tranche 1952/1953) de 17.814.350.000 de francs C.F.A. en engagement, et en crédits de paiement de 15.370.550.000 ce qui représentera au 30 Juin 1953 une queue de programme de 2.043.800.000.

L'état récapitulatif des engagements et des crédits de paiement ventilés par chapitre s'établit comme suit au 1er Juillet 1952 compte tenu de la dotation relative à la tranche 1952/1953 :

RUBRIQUE	Autorisations d'engagements	Crédit de Paiement.
Dépenses générales	169.000.000	169.000.000
Agriculture	387.500.000	309.500.000
Forêts	85.000.000	85.000.000
Elevage	153.000.000	128.000.000
Pêche	[illegible]	21.000.000
Mines	41.750.000	41.750.000
Industrialisation	77.000.000	77.000.000
Electrification	1.082.000.000	1.082.000.000
Chemins de fer	2.903.000.000	2.747.000.000
Routes et Ponts	6.556.500.000	5.309.500.000
Ports Maritimes	3.750.000.000	2.995.000.000
Voies navigables	61.000.000	46.000.000
Aéronautique	532.400.000	511.400.000
Transmission	293.000.000	233.000.000
Santé	512.500.000	446.500.000
Enseignement	445.900.000	425.900.000
Urbanisme et habitat	154.000.000	154.000.000
Travaux Urbains et Ruraux	589.000.000	589.000.000
Total général :	17.814.350.000	15.370.550.000

Ces crédits d'engagement se divisent en :

1.847.250.000 de francs C.F.A. pour la production
14.096.700.000 de francs C.F.A. pour l'Infrastructure
1.701.400.000 de francs C.F.A. pour l'action sociale
169.000.000 de francs C.F.A. pour les dépenses générales.

L'INFRASTRUCTURE

I4 milliards auront été engagés avant Juillet I953 au titre de l'infrastructure.

Ce chiffre montre l'effort considérable effectué au titre de l'infrastructure du Cameroun au cours du premier programme quadriennal. L'objectif en effet est triple :

- réparer le capital existant, fortement dégradé durant la dernière guerre, au cours de laquelle le renouvellement et l'entretien n'avaient pu être convenablement assurés ; ceci est particulièrement vrai pour le Chemin de fer,

- adapter les réseaux routier et ferroviaire aux tonnages de trafic escomptés par le développement de la production.

- Créer de nouveaux axes routiers dont l'existence même développera des régions restées jusqu'à présent en dehors du circuit économique du Territoire ou du marché mondial ; tel est le cas du grand axe routier nord-sud ou de la rocade Dschang - Kikote - Yaoundé.

L'effort devait être d'autant plus grand ~~du fait~~ que le Cameroun doit tenir compte dans la conception et l'exécution de son programme, du fait que l'Infrastructure à mettre en place intéresse non seulement le Territoire lui-même mais les Territoires voisins du Tchad, de l'Oubangui du Nord et du Gabon du Nord-Ouest.

CHEMINS DE FER

Au lendemain des hostilités, le Chemin de Fer du Cameroun, composé de deux tronçons indépendants séparés par le Wouri (Bonabéri - Nkongsamba au Nord, Douala - Yaoundé - Mbalmayo au centre) ne disposait plus que d'un parc usé. Dès la fin de la guerre cependant du matériel neuf avait été commandé aux U.S.A. (notamment I6 locomotives).

Le programme :

Dans l'immédiat, le programme de la Régie du Chemin de Fer du Cameroun tendait surtout au renouvellement et au remplacement du matériel usé ou disparu.

Il s'agissait de faire face au problème du trafic dont le volume passait successivement de 242.000 T. en I938 à 334.000 T. en I949 et à 554.000 T. en I95I.

En outre les travaux du barrage et de la centrale d'Edéa, ainsi que l'extension du port de Douala conduisent à un développement sensible du trafic des matériaux de construction et d'équipement.

Pour assurer ce trafic de nouvelles locomotives à vapeur ont été commandées aux U.S.A. pour la ligne du centre.

Des projets à moins brève échéance, associés plus directement au plan décennal comportent la modernisation et l'extension du réseau et tendent d'autre part à l'accroissement de la capacité de transport selon le rythme de production prévu au Plan.

Les moyens :

a) Matériel roulant.-

- remplacement du parc à vapeur par un parc Diésel plus robuste et d'entretien plus facile.

- renouvellement du parc wagons affecté au transport des marchandises par l'achat de matériel moderne et mieux adapté au réseau (fourgons automoteurs) ou au frêt (voitures spéciales pour bananes - plateformes pour le bois.

..../...

- modernisation du parc de wagons de voyageurs. Les relations rapides entre Douala et Yaoundé sont désormais assurées par trois autorails coloniaux.

b) Moyens de levage et de manutention -

Très insuffisants jusqu'à présent, ces moyens sont complétés par la mise à la disposition de la clientèle de grues à forte puissance, et de conceptions modernes.

c) Matériel fixe -

Le plan prévoit le renouvellement complet de la voie de la ligne du centre, le renforcement corrélatif des nombreux ouvrages d'art et l'amélioration générale du tracé des deux lignes, avec adoucissement des déclivités, réduction du rayon des courbes (à la faveur même de déviations locales, comme entre Edéa et Malimba) et la réalisation de raccordements paraboliques à devers progressifs.

d) Pour rationaliser les travaux d'entretien et réparation du matériel roulant, et faire disparaître la dualité, qui disperse les efforts entre Douala et Bonabéri, les Ateliers "Traction" et "Matériel", de ces deux gares seront centralisés à Bassa, banlieue industrielle de Douala.

L'extension du réseau dans le cadre de l'actuel plan décennal se limite aux trois points ci-après :

1°) - liaison ferroviaire directe entre le réseau, centre et Nord, avec création d'un dépôt Central et gare de triage aux abords des nouveaux ateliers, la gare actuelle de Douala étant exclusivement affectée/service des voyageurs et au seul trafic local des marchandises.

au

2°) - Prolongement du chemin de fer du centre à partir de Yaoundé vers Nanga-Eboko, facilitant le trafic du transit vers l'A.E.F. et amorçant le tracé d'une transversale africaine.

Notons enfin qu'un réseau téléphonique complet avec dispatching assurera une meilleure rotation des convois et une plus grande sécurité.

CHEMIN DE FER

Crédits d'engagements ouverts au 30/6/52	Crédits engagés au 30/6/52	Mandatement au 30/6/52
2.787.000.000	2.702.842.761	2.225.020.003.

Par rapport à l'ensemble des engagements on pouvait relever au 31 Décembre 1951 les pourcentages suivants :

Etudes ..... 1,8 %

Matériel de traction et Matériel roulant .....56,5 %

Matériel de voie ..... 7,4 %

Installations générales .....30,3 %
(Infrastructure, Ballastage, Ateliers)

Matériel divers ..... 2,9 %

De ces chiffres ressort nettement la conception d'ensemble qui a présidé à la mise en état du Réseau. Priorité accordée à l'achat de matériel roulant afin de remplacer un matériel vétuste épuisé par douze années d'exploitation intensive, en second plan, l'effort sur les installations générales, calculé pour faire face au développement d'un trafic qui s'amorce plus rapidement qu'il ne l'était escompté puisque les chiffres prévus pour 1957 seront atteints en 1952 (700.000 tonnes, 1.600.000 voyageurs) .

ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX AU 30 JUIN 1952

1°) Etudes
2°) Voie Nord (Bonabéri-Nkongsamba)
3°) Voie du Centre (Douala-Yaoundé)
4°) Signalisation
5°) Matériel roulant de traction et de manutention
6°) Ateliers centraux de Bassa

.../...

ETUDES

I - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES

L'opération dont il s'agit ne concerne plus que les études du prolongement de la ligne Douala - Yaoundé jusqu'à Nanga-Eboko (tronçon de 160 kilomètres de Yaoundé à Nanga-Eboko) en direction du Tchad.

II - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION

Les reconnaissances ayant été faites par la mission MILHAU d'une manière très complète, le tracé se trouvait pratiquement déterminé à l'échelle du 1/10.000.

La brigade d'études mise sur pied par les Chemins de Fer en Novembre 1948 devait :

1°) Préciser le tracé au 1/10.000 après levé

2°) Dresser les plans au 1/2.000 (avant-projet)

3°) Etablir le projet définitif c'est-à-dire

- implanter sur le terrain les alignements et courbes
- chainer et niveler
- établir les plans, profils et métrés de terrassement
- étudier les ouvrages d'art et bâtiment.

III - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

Au 30 Juin 1951, la brigade se trouvait dissociée après un séjour normal de deux ans. Elle avait pratiquement implanté le projet définitif sur 60 Km à partir de Yaoundé. Les crédits disponibles sur l'exercice 1951/52 ont permis de reprendre les études afin de ne pas laisser inachevé le dossier concernant ce premier tronçon.

Telle est la mission principale confiée au Chef de la brigade revenu à pied d'oeuvre en Février 1952 et qui emploie 1 dessinateur européen, 1 géomètre africain, 1 calqueur, 1 chauffeur, 1 clerk, 1 trentaine de manoeuvres.

En fait, compte tenu de l'échelonnement des phases 1°) 2°) et 3°) énumérées plus haut, qui se trouvaient en différents états d'avancement (opérateurs rendus à différents points kilométriques), les études et levés doivent être exécutés jusqu'aux points suivants :

1°) Le relevé sur 1/10.000 sera exécuté jusqu'au P.K. 121 (à partir de Yaoundé) qui correspond au village de Nkoteng situé à l'origine aval du bief navigable de la Sanaga (ce levé constituera donc la base du dossier d'exécution du tronçon Yaoundé - Nkoteng atteignant la Sanaga navigable).

.../...

2°) Le levé au 1/2.000 sera également exécuté jusqu'au P.K. 121

3°) Le dossier d'exécution sera établi jusqu'au P.K. 60 : gare de Batchenga.

Il permettrait de lancer les adjudications de travaux dès la notification des crédits.

Au 30 Juin 1952 :

1°) Le levé au 1/10.000 est exécuté jusqu'au P.K. 80 environ (opération sur le terrain).

2°) Le levé au 1.2.000 jusqu'au P.K. 80 également

3°) Du projet définitif prévu jusqu'au P.K. 80 sont réalisées :

- toutes les opérations sur le terrain (implantation des alignements courbes, chainage, nivellement), sauf seulement le levé des profils en travers exécutés jusqu'au P.K. 20 ;

- le plan et le profil en long jusqu'au P.K. 55 environ ;

L'achèvement des études définies ci-dessus est prévu vers le 1er Mai 1953.

IV - Situation Financière

a) Les engagements inscrits à l'article 1 concernent d'une part, les frais généraux de gestion et d'étude du Plan désormais pris en charge par la Régie (depuis septembre 1951), d'autre part les dépenses de la brigade d'études de Yaoundé ; enfin les dépenses faites (en 1948) pour les sondages du Wouri en vue de la construction du pont mixte sur ce fleuve :

	Crédits ouverts	Dépenses au 30 Juin 1952
Frais généraux	20 M. 5	
Sondage du Wouri	10	
Etudes du prolongement de la voie ferrée	16	
	46 M. 5	42

.../...

VOIE NORD (Bonabéri-Nkongsamba) 160 km.

Pont de Deuma

Cette opération qui a coûté 63.320.000 francs C.F.A. a eu pour objet le remplacement des anciennes travées de résistances insuffisantes par des travées supportant les convois à essieux de 20 tonnes. Quelques travaux de parachèvement ont également été effectués (murs de culée - pose de la voie)

Cette opération est terminée depuis Août 1951

Pont du Km 27

Consistance de l'opération

Les travaux du P.K. 27 commencés en 1950 ont pour objet le remplacement du pont métallique de 36 mètres par un ouvrage adapté aux charges actuellement admises. (essieux de 13 T.)

Conditions techniques d'exécution

Les phases prévues étaient :

- construction d'un dalot de 30 mètres de longueur - portée 3 mètres perpendiculaire à l'axe du pont métallique existant.

- Remblai partiel parallèle au pont existant pour permettre la voie en déviation (ripage de 4 mètres environ).

- démontage du pont métallique.

- complément de remblai pour placer la voie dans sa position définitive.

Les travaux ont été entrepris en Régie en 1950. La construction du dalot n'a pas présenté de difficultés. Par contre l'exécution des remblais subit des retards importants en raison de la mauvaise qualité des terres.

D'une part la poussée enregistrée sur les murs en aile de l'une des extrémités du dalot a provoqué des fissures graves (novembre 1950) nécessitant une étude nouvelle du projet.

D'autre part il ressort que le tassement du remblai doit être exécuté avec le plus grand soin et pratiquement exige l'emploi d'engins de terrassement au lieu de pelle et wagonnets.

Le renforcement de l'ouvrage métallique par apport de pièces et renforcement des assemblages, un moment envisagé, a été écarté

.../...

(conclusion établie en octobre 1951 résultant des études faites par l'entreprise PARIS) ; ceci en raison de la complexité de l'opération et la nécessité de construire une déviation pendant la durée des travaux d'où en définitive un prix de revient très élevé. Il s'agissait donc au cours de la saison sèche 1951/52 d'exécuter :

- la reprise du dalot.

- puis la reprise des terrassements à l'aide d'engins -

La première phase a consisté pratiquement dans l'allongement de l'ouvrage pour permettre un élargissement de remblai à la base de 4 mètres environ afin d'obtenir une pente plus faible favorisant la stabilité de l'ensemble. Elle a pu être réalisée avec les moyens dont disposait la Régie. La deuxième phase doit être exécutée avec l'aide de l'entreprise, la Régie ne disposant pas d'engins de terrassement en dehors des chantiers de Bassa.

L'enlèvement du pont métallique ne doit pas présenter de difficultés. Les pièces récupérées seront déposées à Bonabéri pour constituer un approvisionnement qui sera mis à la disposition de l'équipe de ponts métalliques dont la création est envisagée au 1er Janvier 1953.

Etat d'avancement des travaux

La reprise du dalot a été effectuée par les équipes du district de Bonabéri.

Le radier, les culées et la dalle ont été allongés de deux mètres Un mur de tête retient les terres sur deux mètres de hauteur. Le gros oeuvre des maçonneries est donc terminé. Seuls restent à exécuter les petits ouvrages d'assainissement du talus, tels que buses, caniveaux ou goulottes d'évacuation des eaux de ruissellement.

Les terrassements ont été interrompus pour permettre d'effectuer les fondations des murs en ailes et la construction du mur de tête. Les fortes pluies des mois d'Avril et Mai 1952 n'ont pas permis de reprendre le remblai.

Quelques semaines de travail suffiront pour exécuter l'apport de terre en complément du cube mis en place. Un marché doit être établi à ce sujet.

Situation Financière

Crédits d'engagement ouverts : 11 Millions

dépensé : 5 Millions 8

.../.. .

Travaux de renouvellement de la voie

Justifications économiques

Les travaux dont il s'agit, sont indispensables au maintien du trafic sur la ligne Nord (remplacement des rails à limite de résistance) c'est donc l'existence de la voie ferrée entre Bonabéri et Nkongsamba qui doit être justifiée, compte tenu du coût des travaux engagés. En d'autres termes on peut poser ici la question de la rentabilité de la ligne Nord.

Or une étude détaillée faite en Mai 1952 a permis de mettre en évidence la rentabilité de l'ensemble des investissements des Chemins de fer, investissements, dont les résultats sont particulièrement intéressants en ce qui concerne la ligne Nord sur laquelle le prix de revient moyen doit baisser de plus de 35 %.

Il est donc hors de doute qu'il restera conforme aux intérêts des producteurs de bananes, principaux clients des chemins de Fer, de transporter leurs produits par la voie ferrée. L'exploitation de la ligne Bonabéri - Nkongsamba sera d'autre part, après modernisation et jonction à Douala par le pont du Wouri, une affaire rentable en elle-même.

Conditions techniques d'exécution

Le remplacement du rail actuel (20 kn. au mètre) par le rail neuf (type 30 kilog) est une des phases de l'ensemble des travaux de renouvellement de la ligne Nord dont le programme serait schématiquement le suivant :

	Antérieur	1950/51	1951.52	1952/53	1953/54	1954/55	Total
Renouvellement de matériel	31 Km	18 Km	16 Km	10	20	20	115 Km.
Approvisionnement de ballast complémentaires				10.000m3	20.000m3	20.000m3	50.000 m3
Bourrage du ballast neuf après dégarnissage du ballast en place.	Néant	Néant	Néant	15 Km.	50 Km.	50 Km.	115 Km.

.../...

Jusqu'au 30 Juin I952 seul a été mis en activité le chantier de renouvellement de matériel de voie composé de 1 chef de district, 100 manoeuvres environ constitués en une dizaine d'équipes. Il dispose d'une draisine de chantier, d'un lorry et de matériel et outillage de pose de voie.

Le personnel est logé par les soins de la Régie et doit être nourri entièrement.

Etat d'avancement des travaux

La longueur de voie renouvelée au cours de l'exercice I95I/52 est de I5 kilomètres portant la longueur totale depuis l'origine des travaux à 65 kilomètres (de P.K. 24 à P.K. 30 ; de P.K. 36,7 à P.K. 88,5; de P.K. I08,3 à P.K. 115,2).

(Le ralentissement de la cadence constatée entre l'exercice 1951/52 et l'exercice précédent est dû aux éboulements qui ont coupé la main d'oeuvre du chantier et aux délais de transport du chantier entre points éloignés).

L'épuisement prochain du stock de voie (commandé au titre du Plan - article 3 - acquisition de matériel de voie) conduit du reste, à modifier le programme du chantier, d'autant plus qu'il est urgent, après renouvellement des parties de voie qui étaient les plus usées, de procéder au ballastage. Notons à ce sujet qu'un appel d'offres pour la fourniture de 50.000 m3 de ballast en trois ans (avec possibilité d'exploitation directe d'une carrière située au P.K. IOI) doit être jugée le 23 Août 52.

D'autre part une nouvelle commande de rails et traverses (50 kilomètres) doit être proposée dès maintenant. De sorte que deux chantiers seront ouverts : l'un consacré au ballastage, l'autre au renouvellement de voie. Les dispositions ne seront sans doute pas réalisées avant-le Ier-Janvier I953 en raison des délais de livraison du matériel.

Situation Financière

Crédits d'engagement ouverts : 59 Millions

dépensé : 44 Millions 6

La totalité des 59 millions sera vraisemblablement dépensé à la fin de l'année 1952 en raison de l'augmentation des fournitures de Ballast.

La continuation de l'opération exige donc des crédits nouveaux.

..../.../...

VOIE DU CENTRE (Douala-Yaoundé) 310 km.

I - JUSTIFICATIONS TECHNIQUES ET ECONOMIQUES DE L'OPERATION -

Rappelons seulement que les travaux ont été entrepris en première urgence en ce point de la zone des éboulements où la menace était la plus grave tandis qu'il apparaissait possible de trouver une solution sûre pour l'écarter définitivement.

Le ripage de la voie vers la montagne par la création d'un tunnel avait été envisagée dès 1943. L'insuffisance des moyens en raison des circonstances particulières de l'époque ont empêché la réalisation du projet. Les glissements survenus en 1950 et 1951 dans cet immense remblai à profil mixte (glissement se produisant sous la voie) ont à nouveau attiré l'attention sur ce point de la voie et montré que les efforts faits pour stabiliser les terres étaient sans résultat durables.

La solution du tunnel devait être adoptée. Ajoutons enfin que les éboulements ont sur l'ensemble de la zone instable de la ligne Centre (une dizaine de kilomètres en plusieurs tronçons entre les P.K. 175 et P.K. 202) ont coûté aux Chemins de fer en moyenne près de VINGT MILLIONS DE FRANCS C.F.A. par an depuis une dizaine d'années.

II - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION -

Le relief avait à la construction nécessité (pour éviter un tunnel) d'adopter un tracé de la voie comportant deux courbes et contre-courbe successives serrant d'un côté le thalweg et la paroi rocheuse (rayon réduit à 100 m. à la suite des glissements de 1951), dominant de l'autre côté la forêt par un talus de plus de 70 mètres de hauteur et 300 mètres de longueur.

La modification du tracé a été projetée en cherchant à réaliser le ripage minimum au point critique (au droit du thalweg) et à n'admettre que des courbes de rayon de 150 mètres avec alignement intermédiaire de 50 mètres.

En définitive, le chantier ouvert comporte (voir plan joint) quatre partie distinctes s'étendant sur une longueur totale de 320 mètres.

A - Construction de l'entrée de tunnel côté Douala - tranchée mixte de 87 mètres de longueur -

B - Tunnel proprementdit - longueur 163 mètres -

C - Tranchée mixte côté Yaoundé sur une longueur de 70 mètres -

D - galerie latérale au droit du thalweg (c'est-à-dire sensiblement au milieu du tunnel) servant de galerie d'attaque et ultérieurement de dégagement et d'aération.

.../...

Les aléas des travaux correspondent aux menaces suivantes :

Dans les ouvrages A, C, D, il est nécessaire d'entamer à l'aide d'explosifs les terrains en place. Il faut avancer en tranchée à ciel ouvert tant qu'il n'est pas possible de conserver une épaisseur de terre ou de roche suffisante pour former le tunnel.

D'autre part l'attaque des talus existants s'effectue de biais, et en raison de leur raideur les nouveaux talus créés atteignent plus de 10 mètres de hauteur. On conçoit que de nouveaux risques d'éboulements puissent menacer la future voie. Il sera nécessaire d'établir une sorte de tunnel artificiel en béton (analogue aux tunnels ou galeries de protection contre les avalanches) sur une longueur de 20 mètres environ.

Dans le tunnel, le terrain semble devoir être de nature rocheuse d'une bonne qualité sur plus de cent mètres. Seule une zone d'éboulis d'une trentaine de mètres devrait être traversée à l'extrémité de l'ouvrage côté Douala.

Les travaux seront alors exécutés en adoptant les méthodes classiques en pareil cas, c'est-à-dire en creusant une galerie d'avancement (sorte d'avant-tunnel) de dimensions réduites au niveau de la future route. Cette galerie est agrandie vers le bas en prenant soin d'étendre les coffrages de consolidation au fur et à mesure ; coffrages qui servent ensuite à couler le béton de la voûte et de la paroi définitive.

Il reste toutefois à connaître dans quelle mesure la faible épaisseur du terrain surmontant la voute en certains points permettra d'exécuter ces travaux sans éboulement important.

L'exécution des divers ouvrages dont on trouvera plus loin le devis, a été confiée après adjudication à la Société HERSENT. La Régie des Chemins de Fer exécute les travaux spéciaux de voie, les transports du personnel et du matériel, enfin le contrôle de l'ensemble de l'opération (un surveillant de travaux réside en permanence sur le chantier).

III - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX -

Au 30 Juin 1952 l'état d'avancement des travaux est le suivant :

Installation de chantier

Les campements européesn (17 personnes ~~environ~~) et africain (190) sont construits avec leurs annexes.

Des abris ont été édifiés pour le matériel de chantier, compresseurs notamment, pour les explosifs, ainsi que pour le poste de sécurité de la voie.

.../...

Matériel approvisionné -

Essentiellement :

- 4 compresseurs, puissance totale 300 CV
- 18 marteaux et conduites d'air compriné
- 1 groupe électrogène 20 KVA

- matériel de transport des déblais (Décauville et chariot à pneus)

Effectifs -

européen :

- 1 Chef de chantier
- 1 Chef mineur
- 4 mineurs
- 1 mécanicien

africain :

- 190 aide-mineurs ou manoeuvres -

Ouvrages réalisés

Ouvrages A - Tranchée côté Douala - longueur 87 mètres déblai exécuté : 2.900 m3 (terrain rocheux).

Reste à exécuter 200 m3 environ puis à construire la galerie de protection contre les éboulements sur une longueur de 20 mètres environ. A noter qu'un éboulement de faible importance a eu lieu en Juin.

Ouvrage B - Tunnel (163 mètres)

Néant - déblai minimum à exécuter : 4.500 m3

En outre il faut prévoir la construction de voûte et paroi en béton sur une longueur de trente mètres environ.

Ouvrage C - Tranchée côté Yaoundé (70 mètres)

Déblai exécuté (pleine roche) 2.500 m3 reste à exécuter 3.000 m3 environ.

La tête de tunnel pourra sans doute ne comporter aucune consolidation en béton. La roche est de bonne qualité quoique fissurée suivant des plans d'orientations diverses.

Ouvrage D - Galerie latérale -

Déblai exécuté = 3.500 m3 (2.000 m3 de terre et 1.500 m3 de roche).

.../...

Reste à exécuter : 200 m3 -

La paroi rocheuse fortement inclinée a été découverte au fond du thalweg, puis creusée pour former galerie de chantier de section 3 x 3 m2 (ultérieurement galerie d'aération).

En résumé :

Déblai exécuté : 8.900 m3 (6.900 m3 roche et 2.000 m3 terre éboulis).

Reste à exécuter : 7.900 m3 (roche)

En outre la voûte et les parois devront être bétonnées sur 50 m. environ.

Les aléas principaux proviennent :

1°) de la mauvaise qualité du terrain naturel côté Douala (également dans une moindre mesure de la présence de certaines fissures dans la roche côté Yaoundé) -

2°) de la faible épaisseur de la couche de terrain devant surmonter le tunnel en certains points (d'où risques d'éboulement à l'intérieur des galeries de chantier au moment du percement).

Le délai réel d'exécution prévu à partir du 1er Juillet 1952 est de huit mois environ.

SITUATION FINANCIERE -

a) La dotation en engagement est au 30 Juin 1952 de : 50 Millions

b) Somme dépensée 42 Millions.

SIGANLISATION

JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES

Il s'agit de l'installation du dispatching sur l'ensemble du réseau du Cameroun ; installation qui se justifie par l'augmentation du trafic. Elle mettra en effet entre les mains du Chef du Mouvement un moyen remarquablement efficace lui permettant de connaître à tout moment la position des trains et du matériel dans les diverses gares et donner les ordres de mouvement sans craindre au cours de ses appels téléphoniques l'influence d'autres communications.

ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

La pose des fils est pratiquement terminée. La révision d'une partie de la ligne Centre doit encore être faite au cours des prochains mois.

La table de dispatcher et son équipement sont à pied d'oeuvre. Ils seront mis en place dans un délai de 2 mois dans une aile du bâtiment voyageurs de Douala dont la construction a été achevée en mai 1952.

Les postes de ligne sont livrés mais non installés. Les principales gares seront équipées en premier lieu à partir du mois d'août 1952.

Les travaux devront être entièrement terminés à la fin de l'année 1952, sous réserve de réception du matériel encore attendu (postes de 2ème catégorie et boites de raccordement).

SITUATION FINANCIERE

Une dotation de douze millions (12) a été accordée, mais un crédit supplémentaire de deux millions (2) a été inscrit au titre de l'exercide 1952/1953.

Dotation totale	:	14 Millions
dépensé	:	11 millions

MATERIEL ROULANT ET DE TRACTION

Les commandes effectuées au titre du programme plan en cours sont achevées, et les livraisons sont faites à 90 %. Les besoins nouveaux correspondant à l'entretien et au renouvellement du parc actuel seront désormais pris en charge par la Régie.

.../...

- Pièces d'attelage etc.

- 3 grues Michigan

- Matériel de ballastage

- 3 draglines et 2 lifftrucks.

- 75 wagons Plateformes (59 millions)

- Locomotives livrées (816 Millions)

10 locos U.S.A.
2 locos provence
6 DE Française
6 DE Américaine
4 fourgons Renault
3 autorails Renault
8 locos Corpet Louvet

Matériel entièrement livré

- Plateformes (50 de 3 T.) livrées (59 Millions)

- 2 bennes preneuses pour équipement des grues Michigan (livrées).

- Voitures et couchettes : livrées 213 Millions)

6 voitures 1ère et 2ème classe
18 voitures 3ème classe
3 voitures couchettes
1 voiture salon

- Tombereaux

- Citernes

- 2 grues Bronn Hoist diezel de 25 T.

- 1 tracteur DN 10

- 1 tracteur D7 avec Bulldozer

- Wagons de marchandises (278 millions)

- Wagons Bananiers (85 M.) réception commencée le 24/6/52

Matériel de voie

Les livraisons de fourniture de 90 km. de voie et de 120 appareils

.../...

ont été terminés au cours de l'année 1951. Il reste à effectuer au titre des programmes plans ultérieurs le renouvellement de 100 km de voie et l'achat de 120 appareils afin de permettre la poursuite des travaux de renouvellement de la région Nord (160 km.) et la constitution des faisceaux de la région de Douala (centre de Bassa, centre de triage, ateliers, doublement des voies au départ de Douala).

ATELIERS CENTRAUX DE BASSA

JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES

La modernisation du réseau par l'introduction de machines Diésel électriques destinées à remplacer progressivement les machines à vapeur est l'opération la plus rentable du Plan d'ensemble proposé par les Chemins de Fer; les économies de carburant atteindraient pour un trafic de 550.000 tonnes (trafic réalisé en 1951) 200 millions par an. La diminution des effectifs du personnel de conduite et d'entretien permettrait des économies annuelles importantes de l'ordre de 55 millions.

Une organisation nouvelle a déjà été mise en place dès la fin de l'année 1950 dans les bâtiments et à l'aide du matériel constituant les nouveaux ateliers centraux de Bassa, dont la réalisation se poursuit.

Le regroupement des ateliers et magasins actuels de Douala et Bonabéri sera également effectué dans ce centre afin de mettre à la disposition du réseau les installations qu'exigent la mise en service d'un parc à matériel accru (400 wagons acquis ou récupérés de 1948 à 1952) en bénéficiant de la jonction des deux lignes par le pont du Wouri. Cette seule réorganisation permet des économies annuelles de 35 millions environ correspondant principalement à la diminution d'effectif actuellement répartis entre Douala et Bonabéri.

La continuation du nouveau centre de Bassa est la pièce maîtresse de ce plan de réorgnisation et de modernisation. Les voies nouvelles dans la région de Douala achèveront cet ensemble ferroviaire (projets inscrits au nouveau plan quadriennal).

Nous donnons ci-dessous la description détaillée (dont l'étude a été récemment mise au point) des installations et la situation des travaux et dépenses correspondantes au 30 Juin 1952.

CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION

Description de l'ensemble à réaliser

Les nouveaux ateliers sont situés à 5 kilomètres environ du Centre de Douala, mais sont directement branchés sur la voie principale à 500 mètres du future triage.

.../...

. Les installations réalisées ou à réaliser, en définitive comprennent :

Bâtiments

a) - Bureaux des Services "Matériel et Traction" et "Voies et Bâtiments" 2 bâtiments définitifs 40 x 10 m2 couvert en tôle ondulée abritant les bureaux des Chefs de service Etudes et Secrétariat. 2 bâtiments 34 x 10 m2 définitifs couverts tôle ondulée devant recevoir les sections districts et pièces annexes (réserves, archives) des services précités, ces bâtiments sont provisoirement utilisés en logement du personnel affecté aux ateliers Diésel et dont le recrutement a dû être très rapide dès la mise en service des nouvelles machines.

Ateliers

b) - Atelier et Remise Diésel

Remise de 40 x 30 m2 où peuvent s'abriter 12 machines en dépôt ou petites réparations. Une annexe de 40 x 6 m2 a été accolée pour l'installation de réservoir d'huile de laboratoire et de petit atelier. Bâtiment de 75 x 45 m2, hauteur 25 mètres au faîte, constituant le grand atelier diésel, muni de deux ponts roulants superposés, force 20 T. et 60 T., dans la grande nef de 75 x 25 et d'un pont de 10 tonnes dans la petite nef 75 x 20 m2 - 4 voies pénétrant sous les ponts de la grande nef qui porteront les moteurs en réparation aux machines outils disposées à proximité : aléseuses, rectifieuse de vilbrequain, presse et divers. La petite nef comporte deux voies ferrées, une presse de 100 T., deux presses de 50 tonnes, machine à remonter et démonter les induits, 2 fraiseuses universelles, 1 tour parallèle, 1 étau-limeur, 1 perceuse, 1 scie à métaux, 1 petit massicot, 1 stand d'inprégnation au trempé, 1 machine à souder les collecteurs, 1 tour à frotter, 1 équilibreuse d'enduit, 1 banc de rodage et divers.

Enfin sont aménagés un magasin à pièces détachées de 45 x 8 m2 en bout d'atelier, un petit atelier des injecteurs et soupapes, un bureau, des vestiaires et W.C.

Annexes - Installation de distribution de gas-oil

Batis supportant deux cuves de 50.000 litres et cuve de 25.000 litres, petit bâtiment abritant une centrifugeuse à gas oil, les appareils de tarage et pompes.

Sablerie

Aire abritée pour le stockage du sable, appareils de séchage et distribution.

...../////.....

c/ - Atelier de Wagonnage

Bâtiment de quatre travées de 80 × I5 soit 80 × 60 = 4.800 m2 - trois travées munies chacune d'un pont roulant de 5 tonnes. L'atelier est traversé par 6 voies dont 4 pour la révision du matériel voiture et wagon, I pour les réparations accidentelles, I pour les bogies. Dans la quatrième travée sont installées les machines outils et le matériel nécessaire aux réparations.

Un pont roulant de I0 T. qui devra être couvert se déplacera perpendiculairement aux voies à la sortie de l'atelier, afin d'effectuer les levages du matériel sur voie hors atelier, et les mutations d'essieux.

Deux annexes de 25 m2 et 50 m2 seront construites à proximité de l'atelier de wagonnage, l'une constituant la centrale acétylène, l'autre pour le dérivetage des chassis fortement avariés avant entrée dansl'atelier.

d/ - Atelier des roues et mécanique générale

Bâtiment de 60 × 45 = 2.700 m2 en trois travées de I5 Mètres. Il comporte une seule voie sur la travée réservée aux roues équipées d'un pont roulant de 5 tonnes, et de machines outils, 3 tours à profiler, I tour à pesée, I tour verticale, I tour à dégraffer, I presse à décaler, 2 tours à désembattre et à embattre, I machine à souder les boudins.

La travée médiane est également desservie par un pont de 5 tonnes, et abritera I7 tours (transférés des installations anciennes) 3 perceuses, 3 étau-limeurs, 2 mortaiseuses, 6 fraiseuses, 3 aléseuses 4 tours automatiques et taraudeuses.

La troisième travée reçoit les établis et tables, ainsi que les vestiaires (I24 places) et magasin d'outillage.

e/ - Atelier des forges. fonderie et ressorts

Bâtiment de 30 × 60 = I.800 m2 en 2 travées traversées chacune par une voie centrale. Une première travée comprend un pont roulant de 10 tonnes desservant un cubilot, un malaxeur, des étuves, fours à bronze et à aluminium, une machine à mouler, un broyeur à sable, deux fours à réguler, 2 tours d'alésage des coussinets et diverses installations annexes, magasin aux modèles petit atelier de modelage laboratoire vestiaire.

La deuxième travée de forges et ressorts comprend une installation de chaudronnerie légère, de souduré, (postes de soudure, machines à découper ou à souder) de grosse forge (2 pilons de 5 T.; I four à mazout, 3 scies, 3 forges) enfin des réparations de ressorts (plieuse, rouleau à former, cisailles, four à traiter ....).

.....//.....

f/ - Atelier de peinture

Devant permettre la peinture simultanée de deux voitures ou autorail, cet atelier sera aménagé dans un hangar cédé par l'Administration comprenant deux nefs de 50 x 15 soit 50 x 30 = I.500 M2. Une superficie de 35 x I5 doit suffire pour la mise en place de deux voies et des installations de lavage et peinture. Le reste du hangar est transformé en garage (voir plus loin rubrique garage).

g/ - Atelier de menuiserie

Aménagé dans un hangar de 50 x 30 où doivent être exécutés tous les travaux de menuiserie du réseau tant pour les besoins du service Matériel et Traction (wagonnage) que pour ceux du Service Voie et Bâtiments (charpente, portes persiennées, meubles, etc...). Il sera équipé des machines déjà existantes et en outre d'une machine quatre faces.

h/ - Hangar à bois débité

Superficie de 50 x 30 m2 destinée à mettre à l'abri les stocks de bois débité à utiliser par la menuiserie.

i/ - Scierie

Alimentant la menuiserie suivant besoins et compte tenu des possibilités de fourniture directe de bois débités par les scieries locales - à l'étude.

j/ - Ateliers et magasins du Service Voie et Bâtiments

Représentant une surface couverte de 7.500 m2 environ, ils comprendront le magasin du service VB (outillage, matériel, mobilier etc..) et les ateliers fer et bois indispensables en particulier au fonctionnement des districts chargés des grosses réparations et de l'entretien des bâtiments.

Transbordeurs

Un transbordeur principal desservira l'ensemble des ateliers sur une longueur de 400 mètres. Un transbordeur secondaire complète l'équipement de l'atelier de wagonnage (chaine de réparations).

k/ - Magasins centraux

Deux bâtiments sur quais représentant une surface couverte de 4.000 m2.

Deux magasins de I00 x 20 m2 et 60 x 20 où seront disposés les casiers des pièces de petites dimensions et les salles de réception et de distribution.

..../...

Bureaux 40 x 10 et hall de manutention à quai de 40 x 10 m2. Un hangar de 50 x 20 m2 doit être prévu pour stockage du ciment, charbon.

l/ - Garage

Aménagé dans une partie d'un hangar de 30 x 50 m2, il doit comporter deux fosses pour véhicules routiers et une fosse pour lorrys, un poste de levage, un atelier de petites réparations, un magasin et un bureau. Le matériel qui devra être entretenu par le garage représente près de cinquante moteurs, (camions, engins de terrassement pick-ups, cars, lorrys-moteurs, voitures légères, motopompe, bétonnières, etc...).

m/ - Infirmerie

Bâtiment de 20 x 8 pour constituer un poste de secours et soins journaliers (évitant le transport du personnel au dispensaire u de Douala).

n/ - Centrale électrique et groupes de secours

Bâtiment de 7 x 30 = 210 m2 relié au réseau de distribution de la ville par une ligne haute tension de 800 mètres. Il est divisé en deux parties :

L'une pour l'équipement de postes transformateurs I5.000/200 fournissant l'énergie électrique (éclairage et force) aux Ateliers Diésel, à l'atelier mécanique, à l'atelier de wagonnage, roues, forges et ressort ainsi qu'aux bureaux magasins centraux routes et voies ferrées, soit une puissance maxima à prévoir de l'ordre de 1.000 KVA. La deuxième partie recevra deux groupes SUIZER de I25 KVA constituant une centrale de secours.

Un poste à un transformateur sera construit à 500 mètres de la centrale principale afin de fournir le courant aux ateliers et magasins du Service Voie et Bâtiments, du centre de formation professionnelle et à la cité africaine soit environ 50 KVA.

o/ - Réseau d'alimentation en eau et d'évacuation

Branchement sur le réseau de la ville, et installation d'un poste de secours sur le marigot bordant les ateliers à l'est. Le débit pourra atteindre 50 m3/heure réparti dans les divers ateliers, magasins et bureaux.

L'évacuation des eaux usées, et des eaux de pluies nécessite la construction d'un collecteur principale d'une longueur dépassant 400 mètres origine à proximité de l'ancienne route Douala-Yaoundé se développant dans l'axe du transbordeur principal et aboutissant au marigot précité. Il reçoit les buses et caniveaux recueillant les eaux des ateliers et drainant les faisceaux de route et voie ferrée d'une superficie totale de près de 20 hectares.

..../...

Un collecteur secondaire devra être constitué parallèlement à deux cents mètres environ pour assurer le drainage et l'évacuation des eaux de la partie est des installations.

p/ - Voies ferrées - routes - parcs et clôtures

Le faisceau des voies atteint une longueur développée de 10 kilomètres, et nécessite la pose de 35 appareils.

Les principales pistes intérieures (accès aux magasins, bureaux, garage et atelier) représentent un réseau de deux kilomètres largeur moyenne 6 mètres.

Les parcs des magasins centraux sont tracés pour permettre la manutention et le stockage dans les meilleures conditions des éléments lourds, de matériel roulant, de fers et profilés, etc...).

Le Parc du Service V.B. recevra les rails, traverses, appareils, éléments d'ouvrage en approvisionnement ou en réparation.

Les parcs des ateliers donnent à la fois des possibilités de stockage et du matériel d'extension des surfaces couvertes.

La clôture des magasins centraux, bâtiments et parc est indispensable. L'ensemble des ateliers sera cloturé ensuite progressivement.

q/ - Constructions complémentaires. (Budget de la Régie)

Il s'agit du Centre de Formation professionnelle, de la cantine et des logements du personnel africain.

Ces constructions complètent l'ensemble des ateliers suivant un plan cohérent. Les installations du centre professionnel, et de la cantine annexe sont rattachés au faisceau de voie mais situés légérement à l'écart. Ils permettront de recevoir en première phase une trentaine d'apprentis et ultérieurement, suivant les besoins, jusqu'à une centaine.

Les logements nouveaux seront édifiés progressivement en remplacement ou en extension descamps de New-Bell et Douala et constitueront unecité de 150 agents africains et leur famille située à 500 mètres environ des ateliers.

1°) - Fourniture d'équipement

D'importants achats de machines ponts roulants, pont transbordeur, et équipement divers d'ateliers sont imputés à la rubrique des "Nouveaux ateliers centraux".

...../.....

- ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX AU 30 JUIN 1952.-

Bureaux : terminés

Remise Diésel : Gros travaux terminés

Montage de trois ponts roulants est commencé (entreprise Voyer de Tours)

Charpente du pont supérieur en place - délai : 2 Mois.

Reste à effectuer par la régie. dallage - fosses de visite - bureaux - magasins.

Ces travaux sont en cours (avancement 80%)

Ateliers de wagonrage - forge - fonderie ressorts.

Plans à l'étude

Ateliers de peinture

Ossature et couverture terminées

Aménagement en cours.

Hangar à bois débité

Ossature et couverture terminées.

Magasins centraux

Bureaux terminés - Ier magasin monté.

Garage

Ossature et couverture terminées.

Infirmerie

3 pièces terminées, reste à effectuer une réserve demandée par le Service Médical.

Centrale électrique

Bâtiment poste principal terminé par la régie - équipement en cours (avancement équipement 10 %)

Alimentation en eau

L'installation actuelle est provisoire - plans en cours pour installation définitive- collecteur principal est exécuté sur 420 mètres.

Voies ferrées - pose et clôture

3.500 m de voie et I2 appareils ont été posés par la Régie - 1.600 m. de routes et pistes ont été faites.- Voies d'accès ont fait l'objet de deux : marchés pour : dédoublement de la voie de Douala à New-Bell - construction de la plate-forme entre Dassa étlo port.

Fournitures d'équipement et ateliers

Livré et payé à 80 %

Le reste est en cours de réception où attendu.

L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE

LE PROGRAMME -

Le Plan routier du Territoire s'ordonne autour d'un certain nombre d'impératifs essentiels :

1°) - desserte par des axes lourds des zones choisies pour y porter l'effort maximum de production et drainage de ces zones vers Douala, seule grand port du Territoire.

2°) - établissement d'une liaison routière Nord-Sud permanente susceptible d'asseoir des courants commerciaux directs et ininterrompus entre le Nord-Cameroun et les régions du centre et maritime.

3°) - choix des axes lourds de manière à permettre au Territoire de jouer à plein son rôle de transit vers l'A.E.F. (Gabon, Oubangui-Chari), Moyen-Congo et Tchad et vers le Cameroun Britannique.

4°) - relier entre eux ces axes lourds par des routes secondaires permettant la desserte de tous les points importants.

L'établissement de chaque axe routier lourd implique la construction de ponts d'une charge utile suffisante pour permettre le passage des camions les plus lourds. La réalisation d'axes secondaires nécessite d'autre part, le remplacement des bacs primitifs actuellement utilisés par des bacs automoteurs modernes.

LES MOYENS -

Les tracés retenus par le plan pour la réalisation de ce programme sont les suivants :

a) - Route Bonabéri-Nkongsamba - Bafang - Foumban - Banyo - Garoua Maroua - Mora - Fort-Lamy.

b) - Route Douala - Edéa - Yaoundé - Obala - Bertoua frontières A.E.F. (vers Bouar - Bangui) et Bertoua - Batouri frontières vers Bangui - Seule voie d'accès et d'évacuation permanente vers l'Oubangui-Chari.

Convergeant vers le port de Douala ces deux routes constituant des axes de pénétration vers l'Afrique Tchadienne et Equatoriale.

Elles desservent en outre dans leurs portions centrales les zones les plus productives du Territoire.

c) - Routes Kribi - Lolodorf - Ebolowa - Frontière Gabon et Lolodorf-Eséka réalisant les éléments d'une liaison permanente avec l'A.E.F. et drainant vers Kribi les vois du Gabon.

.../...

d) Ebolowa - Yaoundé et Mbalmayo - Sangmélima drainant une importante zone de production de cacao.

Liaison de l'axe Sud-Nord et de l'axe Ouest-Est par :

e) route Obala - Bafia - Bafoussam - Dschang

f) route Obala - Yoko - Tibati -

En ce qui concerne les ponts .....

Nous insisterons seulement sur deux des principales pièces de ce programme, le pont sur le Wouri et le pont sur la Dibamba.

La nécessité d'une liaison routière directe entre Douala et Bonabéri par franchissement du Wouri est évidente.

C'est en effet sur Douala que convergent les voies de communication du pays.

1°) - ligne de chemin de fer du centre, Douala - Yaoundé - Mbalmayo - prolongée par la route de l'Est sur le Gabon et la route du Nord sur l'Oubangui et le Tchad.

2°) - Ligne de chemin de fer du Nord, Bonabéri - Nkongsamba, prolongée par la route qui dessert les régions Bamiléké et Bamoun. Cette route lance plusieurs antennes d'importance économique sur le Cameroun britannique.

Mais Douala ne dispose actuellement d'aucune liaison routière continue avec l'intérieur du pays, les régions situées au Nord du Wouri n'étant accessibles que par le bac de Bonabéri et le reste du Territoire par le bac de la Dibamba sur la route d'Edéa. Le Plan d'équipement routier prévoit un pont sur la Dibamba. De même, une liaison directe entre Douala et la rive droite du Wouri est indispensable.

La liaison Nord-Centre constitue en outré une des bases du Plan de modernisation du réseau ferré, dont elle réalisera enfin l'unification. Il existe, en effet, pratiquement, deux réseaux ferrés distincts au Cameroun, possédant chacun leur matériel et leurs ateliers centraux. Ce mode d'utilisation du matériel est irrationnel car les passages sur le Wouri sont exceptionnels et coûteux et ne peuvent correspondre aux variations du trafic de deux lignes. L'existence de deux gares terminus et de deux ateliers centraux distincts conduit d'autre part à un gaspillage de personnel et d'outillage.

Cette jonction est aussi une pièce essentielle du Plan d'équipement portuaire.

Les travaux sont commencés et sont financés par le Budget local qui a inscrit au Plan de campagne une tranche de 320 millions. Le reste sera

.../...

vraisemblablement couvert par un emprunt.

Un péage dont le principe a été adopté par l'Assemblée Territoriale permettra de faire face aux annuités et d'effectuer l'amortissement.

Il faut ajouter que la mise en oeuvre du programme routier implique l'existence d'un important parc de matériel (bulldozers, motor-graders, scrapers, etc...)

Il n'a pas été possible de tout réaliser ni même de tout entreprendre à la fois, ces projets portent en effet sur 4.000 km. de routes. 5 milliards 3 ont été engagés jusqu'au 1er juillet 1952. 693 millions ont été demandés au titre de la tranche 1952/1953.

Les crédits ouverts au 30 Juin au titre de l'Infrastructure routière (5 milliards 8) représentent 35,9 % du montant total des crédits d'engagement ouverts et 45,9 % du montant total des sommes affectées à l'Infrastructure.

SITUATION AU 30 JUIN 1952

1°) Etudes

2°) Axe Nord (Douala-Garoua)

3°) Axe Ouest-Est (Douala-Bertoua)

4°) Ponts divers

5°) Axe Dschang-Kikote-Yaoundé. (Pont de Kikote)

6°) Matériel

.../...5.

D - ETUDES D'ITINERAIRES

1° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

Les travaux de construction de routes nouvelles ou de rectification de routes déjà existantes doivent obligatoirement être précédés d'études sur le terrain (reconnaissances, levers topographiques, implantation), ainsi que d'études de bureau (report du tracé, rédaction du projet de la route et des ouvrages d'art, calcul des cubatures), ces deux modes d'activité étant inséparables et se complétant mutuellement.

Ces études sont primordiales et doivent nécessairement être effectuées avant toute proposition budgétaire, laquelle ne peut être formulée avec justifications à l'appui que lorsque le devis complet de l'ouvrage a été établi.

Pour être complète, l'étude d'un itinéraire doit comprendre non seulement l'étude du tracé de la route mais aussi l'étude des ouvrages d'art, des sols et des carrières. L'ensemble de ces études exige beaucoup de temps.

Les aléas techniques rencontrés dans l'exécution des travaux proviennent presque toujours de l'insuffisance d'études menées trop hâtivement.

Aussi faut-il prévoir les études longtemps à l'avance afin d'être certain de pouvoir y consacrer tout le temps nécessaire, et dans ce but ne pas hésiter à entreprendre même celles qui ne sont pas susceptibles de réalisation immédiate. Car, en définitive, c'est du soin qui sera apporté aux études que dépendra dans une large mesure le coût des travaux.

2° - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION.-

Les études comportent :

1° - Dans le cas d'une route existante :

- déviations, rectifications de tracé,
- aménagement de la plate-forme,
- aménagement de la chaussée,
- ouvrages d'art (réfection totale ou partielle).

.../...

En l'absence de documents précis sur les routes existantes au Territoire, il a été décidé de dresser un dossier pour chaque route importante. Ce dossier comprendrait un photoplan (au 1/10.000 environ) obtenu par photos aériennes ; un projet en long de la route obtenu par des opérations terrestres, un inventaire des différentes sections de la route avec leurs caractéristiques, un inventaire des ouvrages d'art.

Ces documents permettraient d'établir la liste des travaux à effectuer et les études de détail à faire avant les travaux (nouveaux tracés, rectification, réfection d'ouvrages).

2° - Dans le cas d'une route nouvelle :

- Reconnaissance
- Avant-projet
- Projet de route
- Projet des ouvrages.

La reconnaissance permet de déterminer un tracé possible. Cette reconnaissance peut être faite par avion ou étudiée par stéréoscopie sur photos aériennes et complétée par des opérations terrestres.

Le tableau ci-après indique les différents itinéraires à étudier en distinguant les études déjà entreprises de celles qui restent à réaliser.

Etudes terminées	Etudes en cours	Etudes à entreprendre
LOUM-NKONGSAMBA	FOUMBAN - MVI	MELONG-DSCHANG
GAROUA-MAROUA	YABASSI-NDIKINIMEKI	MAYODARLE-NGAOUNDERE
EDEA - M'BENGA	KRIBI-LOLODORF-EBOLOWA	GOUNA-GAMBA
BOUMIYEBEL-KIKOT		MAROUA-MORA
EDEA-KRIBI		OBALA-NANGA EBOKO
		YAOUNDE-AKONOLINGA BERTOUA
		YAOUNDE-KIKOT-BAFIA
		KIKOT-NDIKINIMEKI
		BONEPOUPA-YABASSI
		ESEKA-LOLODORF

.../...

Le Service des Travaux ne disposant pas du personnel nécessaire pour effectuer les études, celles-ci sont confiées soit à des entreprises, soit à des topographes particuliers.

L'effectif total des topographes actuellement présents au Territoire comprend 45 européens (personnel travaillant sur le terrain).

II - LABORATOIRE DES TRAVAUX PUBLICS.-

1° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

Jusqu'à présent n'existait au Territoire aucun laboratoire de contrôle et d'essai des matériaux intéressant les travaux de Génie Civil et du bâtiment. Ce n'est que lorsque un cas particulièrement grave se présentait que des essais ou contrôle étaient effectués (fondations incertaines, béton pour ouvrages spéciaux, etc...). Mais il fallait alors envoyer les échantillons dans un laboratoire éloigné (France, la plupart du temps), d'où perte de temps. Dans ces conditions, il n'était procédé à des essais que très rarement.

Devant le développement particulièrement important des chantiers des Travaux Publics et de Bâtiments, est apparue la nécessité d'installer un laboratoire d'essais à DOUALA.

2° - CARACTERISTIQUES DE L'OPERATION

a) Bâtiment.

Le bâtiment comprend un hall central de 20mx10m entouré :

- de plusieurs salles d'essais, chacune d'elles étant affectée à une catégorie d'essais,
- de pièces annexes (bureaux, bibliothèque, chambre de passage).

b) Acquisition et installation du matériel de premier équipement.

L'acquisition et l'installation du matériel de premier équipement ont été confiées aux laboratoires du Bâtiment et des Travaux Publics à PARIS, qui seront également chargés d'assurer la gérance du laboratoire.

3° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX -

Les travaux de construction du bâtiment sont terminés. -

L'équipement du laboratoire sera entrepris dès réception du matériel dont l'acquisition est en cours.

..//..

AXE ROUTIER DOUALA - GAROUA

I - BONABERI - LOUM

1° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES.-

La route Bonabéri-Nkongsamba est très utilisée par les transporteurs locaux : jusqu'à 100 camions par jour. Elle dessert en outre une des régions les plus riches et les plus peuplées du Territoire, notamment les plantations de bananes dans les régions de M'Banga et de Penja. Elle supporte tout à la fois le trafic local qui draine les bananes des plantations vers les gares de Chemin de fer, et un trafic général venant des régions Bamoun et Bamiléké qui évite ainsi en continuant par la route, la rupture de charge à Nkongsamba tête du Chemin de fer.

La circulation a augmenté très sensiblement sur la route Bonabéri-Loum depuis l'amélioration du passage du Wouri à toute heure de la marée grâce à des pontons B.K. Elle augmentera encore dans des proportions beaucoup plus considérables le jour où le pont du Wouri sera mis en service.

L'ancienne route était constituée sur la plus grande partie du parcours Bonabéri-Loum par une simple piste en terre dont le drainage était plus ou moins bien assuré et dont les sections lachaient les unes après les autres au fur et à mesure de l'augmentation du trafic.

Aussi a-t-il paru indispensable de réaliser une route définitive sur la totalité du parcours, l'augmentation continue du trafic (nombre et surtout poids des véhicules) rendant illusoire le passage par le stade d'une route améliorée.

2° - CARACTERISTIQUES DE L'OUVRAGE.-

Les travaux entrepris consistent en la construction d'une route à caractéristiquesmodernes entre Bonabéri et Loum, sur une longueur de 105 Km.

- largeur de la plate-forme	:	9 m
- largeur de la chaussée revêtue	:	6 m
- pente longitudinale maxima	:	8 %
- rayon mainima en plein	:	200 m.

.../...

La réalisation d'une telle route entraîne l'exécution des travaux suivants :

- 120 ha. à débrousser (dont 90 ha. de petite brousse et 30 ha. de forêt)
- 850.000 m3 de terrassement en terrain meuble,
- 15 à 20.000 m3 de déblais rocheux,
- 650.000 m2 de fondations de chaussée,
- 630.000 m2 de revêtement,
- 900 mètres linéaires de buses,
- 8 à 10 ponceaux.

La masse des travaux ci-dessus est le résultat d'une réduction des caractéristiques (pente 8 % au lieu de 6 %) qui a été adoptée dès le mois de juin 1950. Elle correspond également à l'utilisation au maximum de certaines sections de laroute actuelle lorsque ses caractéristiques sont suffisantes, lestravaux sur ces sections se limitant à l'écoulement des eaux (tel est le cas de la section du km 19 au km 31).

Le tracé prévu suit en gros le tracé de laroute actuelle et il convient de signaler tout particulièrement la sujétion considérable qui résulte de la nécessité de maintenir la circulation pendant les travaux sur les sections où le tracé de la route nouvelle coïncide avec celui de la route ancienne. Il est en effet pratiquement impossible d'exécuter par demi-largeur les fondations d'une chaussée de 6m tout en assurant une circulation très difficile à discipliner.

3° - <u>ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX</u> -

- Etudes et projets terminés,
- Bases de BONABERI et PENJA terminées ; base de MBANGA en cours d'installation,
- Terrassements exécutés (du P.K. 0 au P.K. 72 ; du P.K. 80 au P.K. 97)
- Ouvrages d'art terminés (du P.K. 0 au P.K. 71 ; du P.K. 82 au P.K. 97)
- Chaussée exécutée (du P.K. 0 au P.K. 15 ; du P.K. 30 au P.K. 38 ; du P.K. 85 au P.K. 95)

.....//.....

L'ensemble des travaux (revêtement excepté) doit en principe être terminé au cours du Ier semestre I953.

L'achèvement du revêtement est prévu pour le mois de juin 54.

4° - SITUATION FINANCIERE.-

a) Dotation en engagement : I.425.000.000

b) Dépense au 30 Juin I952 : 886.000.000

II - ROUTE LOUM - NKONGSAMBA

Une autorisation de programme de 435 millions a été accordée par le Comité Directeur du FIDES en Juillet I952 et l'opération sera lancée au cours de la prochaine saison sèche.

III - NKONGSAMBA - NKAM -

1° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

La route N'Kongsamba-N'Kam, longue de 35 km, est l'une des sections les plus utilisées de l'Axe Nord. Elle est en effet le seul exutoire des régions de Dschang, Bafang, Bafoussam, Bangangté et Foumban vers la tête de chemin de fer de N'Kongsamba et vers Douala.

Il importait donc de construire sur cette section une route définitive.

2° - CARACTERISTIQUES DE L'OUVRAGE -

Les travaux comprennent la remise en forme de la plate-forme, la construction d'une chaussée hydrocarbonée et des ouvrages d'art. Ils nécessitent :

- des terrassements (18.000 m3) pour améliorations locales du tracé ;
- le piochage, le reprofilage et le cylindrage de la chaussée existante ;
- la fourniture de 28.000 m3 de matériaux pierreux;
- la confection d'une chaussée de macadam traité en semi-pénétration à l'émulsion de bitume ;
- la fourniture de 1.200 tonnes d'émulsion de bitume ;
- 3 couches de revêtement superficiel.

.....//.....

3° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX -

Sur les 35 km, il reste à traiter au 30 Juin I952 8 km de chaussée. La SATEI a fourni 11.500 m3 de pierres 4/7. Les travaux restant à exécuter seront terminés au début de la prochaine saison sèche, y compris la 3ème couche de revêtement.

Le retard dans l'exécution des travaux est dû à une insuffisance de la carrière. Les fournitures de matériaux pierreux n'ont atteint que la moitié de ce qui était prévu au marché : les pénalités infligées de ce fait à l'entreprise responsable (SATEI) s'élèvent à quatre millions.

4° - SITUATION FINANCIERE -

a) Dotation en engagement : 210.000.000

b) Sommes dépensées : I75.000.000

IV - PONT DE LA MIFFI -

Situé sur la route Foumban - Dschang

Opération terminée au cours du 1° semestre I952

Coût : I5.564.000 FRS

Il reste à effectuer les accès -(Travaux en cours)-/-

V - FOUMBAN - BANYO

1° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

La route Foumban-Banyo constitue une section de l'Axe Nord de 210 km de longueur sur laquelle il n'existait au début du plan aucune route carrossable. La réalisation de cette route présente les avantages suivants :

1° - Ouvrir d'un bout à l'autre l'Axe Nord, interrompu entre Foumban et Banyo, ce qui aura pour effet de réduire de I8 % environ la distance par la route entre Douala et Ngaoundéré.

2° - Desservir directement la région de Banyo (mines d'étain) en la reliant à Bonabéri, alors qu'actuellement le trafic lourd est obligé de passer par Tibati.

La route Foumban-Banyo est donc d'une grande importance pour l'économie du Territoire.

...././/..../.

2° - CARACTERISTIQUES DE L'OPERATION.-

Le parcours FOUMBAN - BANYO comporte trois sections :

1° - FOUMBAN - PONT DU MVI (46 Km)

2° - PONT DU MVI - MAYO DARLE (IIO Km)

3° - MAYO DARLE - BANYO (54 Km).

L'opération en cours ne porte que sur la section PONT DU MVI - MAYO DARLE. Elle devra être complétée aussitôt que possible par l'aménagement des deux autres sections qui, bien qu'actuellement carrossables, présentent des caractéristiques incompatibles avec une circulation normale des véhicules de transport. (pentes de 13 à 17%) - plate-forme trop étroite : 4 à 6 m - virages trop courts). Entre MAYO DARLE et BANYO notamment, il n'existe en fait qu'une piste construite pour les besoins des mines d'étain, et tout à fait impropre à constituer une section de l'Axe Nord.

- Section PONT DU MVI - MAYO DARLE -

1° - CARACTERISTIQUES DE L'OUVRAGE -

Les travaux entrepris consistent en la construction d'une route entièrement nouvelle entre le pont du MVI et MAYO DARLE, sur une longueur de 110 km, avec deux ouvrages d'art importants de I00 mètres environ de portée chacun sur le MVI et la MAPPE, et de nombreux autres ouvrages moins importants.

La route est à caractéristiques modernes :
9 m de plate-forme. Le revêtement, en latérite sélectionnée, est économique et suffit, dans cette région, pour avoir une surface de roulement convenable en toute saison.

Le tracé choisi comprend une partie facile dans la plaine Tikkar jusqu'à Korbois et une partie accidentée (route de montagne) dans la falaise depuis Korbois jusqu'à Mayo Darlé.

2° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX AU 30 JUIN I952.-

1° - Travaux en régie et en dépenses contrôlées terminés depuis le 20 Janvier I95I.

2° - Travaux sur bordereau de prix :

- débroussement et abattage terminés,
- terrassements terminés dans la plaine Tikkar et la falaise. Restent à exécuter 8 km,

.../...

- latéritage exécuté sur 65 km,
- ouvrages d'art (buses et ponts inférieurs à 15 m) terminés à 60 %.

Les terrassements seront complètement terminés en décembre I952 et les ouvrages d'art en février I953.

3° - SITUATION FINANCIERE -

a) Dotation en engagement : - - 375.000.000
b) Sommes dépensées au 30 Juin 52 : 329.000.000

VI - NGAOUNDERE - GAROUA -

1° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

Dans l'état actuel du réseau routier, la presque totalité du trafic entre le sud et le Nord-Cameroun doit obligatoirement passer par l'itinéraire YAOUNDE-OBALA-BERTOUA-MEIGANGA-NGAOUNDERE-GAROUA (le parcours OBALA-YOKO-TIBATI-NGAOUNDERE, bien que plus court, n'est guère utilisé parceque difficilement praticable).

Devant la nécessité d'assurer la permanence de ce trafic jusqu'au moment où le nouvel axe nord (BONABERI-NKONGSAMBA-FOUMBAN-BANYO-NGAOUNDERE) pourra être ouvert à la circulation, on a été conduit à effectuer divers travaux destinés à améliorer la viabilité de l'itinéraire considéré.

I7.000.000 ont été dépensés jusqu'au 30 Juin I95I sur ce tronçon routier.

Les travaux entrepris au cours de l'exercice I95I-I952, portent sur la construction :

- de six ponts définitifs entre NGAOUNDERE et LA FALAISE,
- d'une route nouvelle (déviation) dans LA FALAISE.

A noter que ces derniers travaux sont situés sur la section NGAOUNDERE - GAROUA destinée à être incorporée au nouvel Axe Nord.

2° - CARACTERISTIQUES DES OUVRAGES -

1° - Ponts définitifs entre NGAOUNDERE et LA FALAISE :

Les six ponts totalisent 55 mètres de brèche. Ils sont composés de travées de 5 mètres, chaque travée étant constituée par une dalle en béton armé reposant sur des poutrelles métalliques.

..../...

2° - Déviation de LA FALAISE.

La déviation de LA FALAISE comprend 30 km de route nouvelle dont :

- I8 en descente continue sur une ligne de crète,
- 2 en descente à flanc de coteau,
- 10 en plaine.

Les caractéristiques du tracé sont les suivantes : Pente maximum 8% - Plate-forme de 8 m - Chaussée de 6 m - Rayon minimum de I50 m (exception faite de trois virages en épingle à cheveux).

Les ouvrages d'art comprennent :

- un pont sur la BENOUE, de 40 m d'ouverture,; composé d'une travée EIFFEL d'une seule portée ;
- quatre ponceaux sur divers mayos, totalisant 20 mètres de brèche.

3° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX -

Ponts définitifs entre NGAOUNDERE et LA FALAISE -

Deux des six ponts à construire ont été mis en chantier:

1° - le pont de la BINI (I5 m en 3 travées).
Les piles et les culées sont terminées. Le tablier sera en principe achevé à la fin du mois de Juillet ; en attendant un pont provisoire a été mis en service.

2° - Le pont du MARDOCK (20 m en 4 travées).
Les fondations des piles et des culées sont seules exécutées. Un pont provisoire a été ouvert à la circulation.

DEVIATION DE LA FALAISE

La plate-forme est terminée jusqu'au PK I2, la piste de service ouverte jusqu'au PK I8. Le piquetage est en cours du PK I8 au PK 20 dans la dernière descente. I3 buses ont été exécutées entre le PK 0 et le PK II et un ponceau au PK. 6,25 sur le MAYO YALA HARNA. Pont de 40 m sur la Bénoué : les culées assises sur le rocher sont terminées; la travée est mise en place ; il reste à exécuter la dalle en béton armé.

4° - SITUATION FINANCIERE -

a) Dotation en engagement : I04.000.000

b) Sommes dépensées au 30 Juin 52 : 59.000.000

VII - G A R O U A - M A R O U A -

1° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

La route Garoua-Maroua (220 km) constitue un tronçon de l'Axe Nord vers FORT-LAMY.

La transformation de la piste actuelle de saison sèche en route permanente s'impose par l'intérêt que présentent :

1° - la liaison LOGONE-BENOUE,

2° - la liaison GAROUA-MAROUA interrompue actuellement pendant plusieurs mois de l'année. MAROUA grand centre économique est le Chef-Lieu d'une région de 750.000 habitants dont l'exutoire naturel est Garoua qui par son port d'une part, et par LA ROUTE DU SUD praticable toute l'année d'autre part, est le grand noeud des voies de communication du Nord-Cameroun.

3° - le développement économique du Nord-Cameroun et des Territoires voisins de l'A.E.F. où les cultures du coton et des oléagineux prennent un essor important.

2° - CARACTERISTIQUES DE L'OUVRAGE -

L'aménagement de cette route exige :

1) la construction de six grands ouvrages,
2) la construction de nombreux petits ouvrages ponceaux, dallots, buses),
3) la construction d'une route à partir de la piste actuelle (travaux de terrassement),
4) l'aménagement du radier et du bac de la Bénoué (imputé au même paragraphe).

.../.../...

Main CamF Fc 638

3° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX.-

Les grands ouvrages sont actuellement terminés, sauf quelques travaux de finition. Les petits ouvrages entre GAROUA et MAYO OULO sont également terminés au 30 Juin I952. Des travaux de terrassement en régie sont en cours entre MAROUA et SALAK (aérodrome) sur 20 km.

4° - SITUATION FINANCIERE -

a) Dotation en engagement : 425.000.000

b) Sommes dépensées au 30 Juin I952: 434.000.000

VIII - PONT DE LA PLAINE DES DOUROUS -

I3 ponts ont été construits dans la plaine des Dourous entre la FALAISE et GAROUA.

Sommes dépensées au 30 Juin I952 : 4.200.000

IX - RADIERS ET BAC DE LA BENOUE -

Le radier définitif est en cours de construction. Les travaux portent notamment sur l'élévation du radier. Alors que les années précédentes le trafic n'était possible que de Janvier à Mai, le trafic s'est étendu au cours de la dernière saison sèche du Ier Décembre au I5 Juillet.

Sommes dépensées au 30 Juin I952: 6.750.000 -/-

/ III - AXE OUEST - EST /

I - D O U A L A - B A S S A -

1° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

Le réseau de routes devant relier DOUALA-BASSA présente une grande importance économique du fait qu'il dessert la zone industrielle de DOUALA et qu'il constitue en fait la première section de la route nouvelle DOUALA-EDEA.

La circualtion entre DOUALA et BASSA est déjà très importante ; son intensité ne fera qu'augmenter lorsque la zone industrielle sera totalement équipée et lorsque la route nouvelle DOUALA-EDEA sera en service.

Aussi a-t-il paru indispensable d'aménager ce réseau de routes avec de larges caractéristiques et de le doter de chaussées définitives traitées avec des liants hydrocarbonés.

2° - CARACTERISTIQUES DE L'OUVRAGE -

Le réseau de routes à réaliser comprend :

- deux routes partant du carrefour de la Poudrière, entourant la zone industrielle, et se réunissant au carrefour de BASSA, point de départ de la nouvelle route Bassa-Edéa. Ces routes, orientées approximativement Ouest-Est, sont respectivement dénommées Branche du Nord et Branche Sud ;
- une route dite intermédiaire longeant la voie ferrée Douala-Yaoundé ;
- deux bretelles de raccordement de la route intermédiaire à la branche Sud.

La longueur totale du réseau est de 11 km 500.

..../////....

Il a été prévu :

- pour les branches Nord et Sud une largeur de plate-forme de 15 mètres avec une chaussée revêtue de 9 mètres ;
- pour la route intermédiaire et les deux brotelles de raccordement une largeur de plate-forme de I2 mètres avec une chaussée revêtue de 6 mètres.

Pour l'ensemble du réseau, la superficie totale à revêtir ressort à 115.000 m2.

3° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX -

1° - Travaux exécutés avant le 30 juin I95I.

- Branche Nord : terrassements terminés
- Branche Sud : terrassements exécutés en partie.

2° - Travaux exécutés au cours de l'exercice I95I-I952 :

- Branche Nord : mise en forme et amélioration de la plate-forme,
  traitement de la chaussée en sol bitume (35.000 m2),
  confection d'un tapis d'usure sur les 2/3 de la longueur de la chaussée (24.000 M2).
- Branche Sud : Achèvement des terrassements et amélioration de la plate-forme.
- Route intermédiaire : construction de la plate-forme (terrassements et amélioration),
- Bretelle n°1 : construction de la plate-forme (terrassements et amélioration).

3° - Travaux restant à exécuter :

- Branche Nord : achèvement du tapis d'usure (11.000 m2)
- Branche Nord)traitement en sol bitume (75.000 M2)
- R. Intermédiaire (confection du tapis d'usure (75.000 m2).
- Bretelle n° 1)

.../...

- Bretelle n° 2 : exécution des terrassements(7000 m3)
et d'un passage de buses de 30 m,
amélioration de la plate-forme
traitement en sol bitume (3.000m2)
confection du tapis d'usure
(3.000 m2).

4° - SITUATION FINANCIERE -

Engagements ouverts : 81.000.000

Dépenses au 30/6/52 : 81.000.000

BASSA - EDEA

I - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

La route BASSA-EDEA constitue la première section de l'axe EST qui part de Douala vers Yaoundé et l'A.E.F. - Cette première section est fort importante au point de vue économique. Elle relie, en effet le port de Douala exutoire naturel de tout le Territoire du Cameroun, sur lequel de gros travaux d'aménagement sont en cours de réalisation, avec la ville d'EDEA appelée à devenir un centre industriel grâce à la centrale hydro-électrique de 20.000 KWA en cours d'aménagement par la Société Energie Electrique du Cameroun.

Deux tracés étaient possibles pour relier DOUALA-EDEA :

- le tracé SUD empruntant à peu dechose près la route actuelle par la plantation de la Dizangué ;
- le tracé NORD qui a finalement été adopté après étude comparative et soumission des deux projets aux délibérations de l'Assemblée Représentative du Cameroun.

Les avantages techniques suivants ont décidé le choix du tracé Nord : franchissement de la Dibamba dans des conditions très favorables, tracé suivant une ligne de crêtes de partage des eaux entre les bassins du Wouri et de la Dibamba, terrain naturel beaucoup plus favorable à la construction d'une route.

Les arguments économiques suivants militent en outre en faveur du tracé Nord :

La route nouvelle DOUALA-EDEA par BONEPOUPA permettra de débloquer le fond de la cuvette que constitue le bassin du wouri et particulièrement la région de Yabassi autrefois très peuplée et riche de possibilités agricoles.

.../...

Il sera, en effet, facile d'atteindre Yabassi au moyen d'une bretelle d'une quarantaine de kilomètres se raccordant sur la route nouvelle Douala - Edéa.

La route Bassa-Edéa en construction étant conçue comme une route moderne à grand trafic, celui-ci devant atteindre 80.000 tonnes annuelles dès l'ouverture de la route, il y a lieu, compte tenu du climat de la région de Douala, de prévoir le revêtement aussitôt qu'il pourra être exécuté dans de bonnes conditions techniques ; en effet, l'expérience est faite qu'une route en terre supportant un trafic lourd ne saurait être maintenue en état de bonne viabilité en toutes saisons sans des frais d'entretien énormes sous le climat de la région de Douala (4 m de chute d'eau annuelle). Il est donc absolument indispensable de traiter la route Douala-Edéa en route définitive, fondée et revêtue avec des liants hydrocarbonés.

La route nouvelle Bassa-Edéa en cours de construction suivant le tracé Nord qui a été définitivement adopté franchira la Dibamba à Bonepoupa au moyen d'un ouvrage d'art dont le projet a été mis au point par le Service Central d'Etudes Techniques du Ministère des Travaux Publics.

2° - <u>CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION</u> -

a) <u>Terrassements</u>.

Les travaux qui ont été confiés à l'Entreprise RAZEL, comprennent la réalisation de l'infrastructure (terrassements et fondations) d'une route entièrement nouvelle reliant Bassa à Edéa.

- Longueur du tracé : 90 km du carrefour de N'Dokoti au pont du chemin de fer d'Edéa ;
- Largeur de la plate-forme : 9 m
- Largeur de la chaussée revêtue : 6 m
  Pente longitudinale maxima 8 % ;
  rayon minimum en plan 200 m.
- 250 ha à débrousser dont 50 ha de petite brousse (cultures, palmiers, cocotiers, etc....) et 200 ha de forêt équatoriale.
- 1.255.000 m3 de terrassements en terrain meuble ;
- 6 ponts de 7 m de portée ;
- 4.600 mètres linéaires de buses de 1 m de diamètre.

..../.....

Des mesures très sévères de compression ont été adoptées pour réduire au minimum compatible avec la bonne tenue des ouvrages, la masse des travaux restant à exécuter.

C'est ainsi que :

1°- L'importance de l'abattage avec dessouchage au tracteur, travail très dur pour le matériel, a été considérablement réduit par étapes successives : largeur de la trouée en forêt adaptée à l'emprise moyenne de la route par sections d'avant-projets ; sur cette largeur, abattage et dessouchage au tracteur de tous les arbres ne résistant pas à une simple poussée d'un tracteur D.8 équipé en bulldozer. Les arbres plus conséquents ne seront abattus au tracteur que dans l'emprise des déblais et pour ce qui concerne les remblais, que sous la plate-forme de 9 m de large lorsque la hauteur du remblai sera inférieure à 2 mètres. Partout ailleurs, les arbres seront abattus à la main et les souches laissées sur place.

2°- Du km 65 du Chemin de fer au premier pont rail d'Edéa, on aménagera simplement la piste existante qui longe la voie ferrée.

Pour réaliser les travaux ci-dessus un marché avait été passé avec l'entreprise RAZEL dont la première phase devait s'exécuter en dépenses contrôlées jusqu'à la date du I2 mars ; l'entreprise a proposé spontanément d'abandonner le régime des dépenses contrôlées pour passer sur série de prix à compter du Ier novembre I950.

Un avenant a donc été passé avec l'entreprise RAZEL dans le cadre du marché initial pour règler les modalités d'exécution des travaux à exécuter sur bordereau de prix.

b) - <u>Revêtement</u> -

En janvier 1949, en même temps que le marché RAZEL, un marché de gré à gré en dépenses contrôlées avait été passé avec la Société d'Entreprises Chimiques et Routières de la Gironde, qui depuis a transféré le marché à une filiale, la S.E.C.R.A.C.

Les travaux de confection de la chaussée n'ont pu commencer effectivement que cette année, et sur une longueur réduite (I2 Km). Un accord a été passé avec l'Entrepreneur, aux termes duquel celui-ci accepte tous les travaux de routes ou aérodromes en remplacement des travaux de chaussée sur Douala-Edéa, qui ne peuvent être exécutés actuellement.

...../...../...

Les I2 Km ont été exécutés aux mois de février et mars en sol-bitume, suivant deux techniques différentes : la SECRAC a exécuté ce revêtement en employant une émulsion de bitume sustabilisée, et Bourdin et Chaussé en employant du cut-back I50/200. Le comportement de ces chaussées à la saison des pluies permettra de décider de la technique qui sera retenue.

c) Pont de Bonépoupa -

Le service central d'études techniques a étudié le projet d'un pont métallique de 98 mètres de portée, en acier 54 rivé, sur la Dibamba à Bonépoupa. Un appel d'offres va être lancé incessamment pour la construction de l'ouvrage.

3° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX.-

a) Infrastructure.

Des 90 Km de route à construire, 70 sont terminés au 30 Juin I952. Le débroussement et l'abattage sont complètement terminés depuis le mois d'avril. L'achèvement de l'ensemble des travaux est prévu pour le mois de février I953, en avance sur les délais contractuels.

b) Chaussée -

La chaussée en sol-bitume a été exécutée sur I2 Km au départ de Bassa. Comme il est nécessaire de laisser passer I8 mois entre l'exécution des terrassements et la confection de la chaussée, on envisage de n'effectuer que peu de revêtement au cours de la campagne prochaine I952/53 la majeure partie des travaux devant en principe être bloqués sur la campagne I953/I954.

c) Pont de Bonépoupa -

Les travaux commenceront dès le début de la prochaine saison sèche et se poursuivront vraisemblablement jusqu'en Juin I954.

4° - SITUATION FINANCIERE -

a) Dotation en engagement :

Infrastructure	:	I.647.000.000
Revêtement	:	450.000.000
Dépenses au 30 Juin I952	:	1.I96.000.000

.....///.....

III - ROUTE YAOUNDE - OBALA -

1° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

Le parcours Yaoundé-Obala (42 Km) n'est qu'un tronçon de la longue voie de transit vers l'Est et le Nord-Est : Yaoundé Bertoua Garoua d'une part, Yaoundé Bertoua Bangui d'autre part.

Cette route est donc la seule utilisée actuellement par les transporteurs de l'Oubangui Chari et du Moyen Congo qui évacuent les produits d'Afrique Equatoriale Française et par ceux qui assurent les liaisons Yaoundé-Nord-Cameroun.

Elle présente de ce fait un intérêt économique certain.

2° - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE L'OUVRAGE -

Bien que la route Yaoundé-Obala présente un caractère de viabilité quasi permanente, le tracé en est très mauvais et comprend de nombreux virages à rayon très court et à viabilité presque nulle rendant la circulation dangereuse. La route a par ailleurs une largeur moyenne de 7 mètres acceptable.

Le but à atteindre est donc essentiellement l'amélioration du tracé de la route par l'établissement et la construction de déviations et de rectifications de virages.

Consistance des travaux :

a) Déviation 1 du PK 2 au PK 3
b) Déviation 2 du PK 8 au PK I0
c) Déviation 3 du PK I0,8au PK I2
d) Déviation 4 du PK I2,5au PK I4,5
e) Déviation 5 du PK I6 au PK I7,8
f) Rectification de virage au PK 20,2
g) Rectification de virage au PK 26,6
h) Déviation 6 du PK 29,6au PK 30,5
i) Déviation 7 du PK 32,3au PK 33
j) Rectification de virage au PK 34
k) Déviation 8/9 du PK 37 au PK 39

.../...

L'exécution de ces déviations réduit le parcours Yaoundé-Obala de 2 km 500.

- Largeur de chaussée latéritée : 8 m en déblais et 9 m en remblai, (fossé type américain de 1 m 50 de largeur).
- Pente longitudinale maxima 8 %
- Rayon minimum en plan 200 m.
- 400.000 m2 de débroussement
- I30.000 m3 de terrassement
- I20.000 m2 de latéritage sur déviations
- 250 mètres de buses
- 1 pont de 20 mètres.

Les travaux des sections de route actuelle dont le tracé est correct, se limiteront à un bon entretien de la chaussée.

3° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX AU 30 JUIN I952.

Les études sont complètement terminées.

L'état d'avancement des travaux au 30 Juin est le suivant :

a) Débroussement.

Déviations 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8/9 terminées (300.000 m2).

b) Terrassements.

Déviations 2; 3, 4; 5, 6, 7 et 8/9 terminées (80.000 m3).

c) Revêtement latéritique.

Déviations 2, 3, 4, 5, 6 terminées (60.000 m2).

d) Passages de buses (1 M. et 0,80)

200 mètres linéaires.

e) Pont du M'Foulou.

80% des travaux terminés (reste finition) sera terminé vers le 15 Juillet.

Les travaux d'amélioration prévus sur le parcours YAOUNDE-OBALA doivent en principe être complètement terminés à l'expiration du délai contractuel, le 3I août I952.

..../.../....

Après achèvement de ces travaux, les crédits restant disponibles sur le montant de l'autorisation d'engagement seront utilisés pour continuer l'amélioration du parcours au-delà d'OBALA, sur la section PK.80 - PK. I00 de YAOUNDE où la route longe la Samaga sur un terrain marécageux (l'inscription au plan quadriennal d'un nouveau crédit de 200 millions a été demandé en vue de poursuivre l'amélioration de la route jusqu'à la frontière de l'AFRIQUE EQUATORIALE FRANCAISE.

4° - SITUATION FINANCIERE.

a) Dotation en engagement : I52.000.000

b) Dépenses au 30 Juin I952 : I50.000.000

/ IV - P O N T S D I V E R S /

I - PONTS DE LA PLAINE DES MBOS

1° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

La route Melong-Dschang (environ 65 km) est destinée à relier d'une façon permanente les régions du Mungo et Bamiléké par la plaine des M'Bos, qui fait actuellement l'objet d'études pédologiques et agricoles.

Elle fait constituer un tronçon de l'Axe Nord qui permettra d'éviter les monts Bafang et le col de Fatouni.

2° - CARACTERISTIQUES DE L'OUVRAGE -

La route MELONG-DSCHANG comporte trois sections distinctes :

1° - en partant de MELONG, une partie en plaine d'une longueur de 15 Km (plaine des MBos, en terrain facile et peu accidenté ;

2° - la traversée de la falaise dite de Dschang (10 km environ en terrain accidenté) ;

3° - une dernière section de 30 km environ traversant le plateau de DSCHANG et ne présentant pas de difficultés particulières.

La présente opération ne concerne que les seuls travaux relatifs à la première section (plaine des MBos).

Les crédits nécessaires à l'exécution des deux autres sections ont fait l'objet d'une demande d'inscription au prochain plan quadriennal.

Les travaux prévus dans la plaine des MBOS comprennent la construction de 15 km de route et de I8 ponts de 5 à 25 m d'ouverture, totalisant 200 m de brèche.

3° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX -

Au 30 juin 1952, six kilomètres de route ont été exécutés ;

..../..

deux ouvrages sont en cours de construction (fouilles terminées et matériaux approvisionnés). Deux cases pour européens ont été construites en février.

4° - SITUATION FINANCIERE -

a) Dotation en engagement : 38.000.000

b) Dépenses au 30 Juin I952 : 5.300.000

PONTS DE DEHANE ET D'EBEA -

1° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

La route Edéa-Kribi traverse toute une région favorable aux plantations de palmistes et d'hévéas, dont elle est la seule voie d'évacuation, soit par Kribi dont le port est en voie de développement, soit par Edéa où l'on peut emprunter la voie ferrée ou la route Edéa-Douala.

Le développement économique de cette région est entravé actuellement par les difficultés de transport.

La route franchit de nombreux marigots par des ponts et ponceaux en bois, vétustes et dangereux. Des bacs, manoeuvrés à la rame, assurent le passage de la Lokundjé à Ebéa et du Nyong à Déhane, à un seul véhicule à la fois. L'attente au bac du Nyong est de plusieurs heures les jours de marché à Déhane. Le passage de nuit ne peut pas être assuré. La section de route de 40 km située entre les deux bacs ne peut être entretenue normalement au motograder, cet engin devant obligatoirement être demonté pour franchir les bacs. Aussi cette section est-elle très très mauvaise, l'état de la plate-forme ne permettant pas de dépasser la vitesse moyenne de 20 km à l'heure.

Dans ces conditions, le trajet Edéa-Kribi (I20 km) est très difficile et nécessite au moins 6 heures et même parfois plus de 48 heures. Certains transports lourds doivent même être détournés par Yaoundé et M'Balmayo.

Il est certain que la construction des deux ponts de DEHANE et d'EBEA entraînera une amélioration considérable des conditions de transport sur cet axe qui est la seule voie de communication des régions Sud-Ouest.

Cette amélioration serait néanmoins insuffisante si elle n'était complètée à bref délai par :

- le remplacement des ponts et ponceaux en bois par des ouvrages définitifs ;
- des rectifications locales du tracé de la route, et la remise en état de la plate-forme.

...../...../.....

2° - CARACTERISTIQUES DES OUVRAGES -

1° - Pont sur le Nyong à Déhane.

L'ouvrage est constitué par :

- un pont de 180 mètres de portée comprenant quatre travées métalliques Mublberry et 2 travées de 40 m. Les piles et culées, sauf la culée rive gauche, sont fondées sur assises rocheuses faiblement immergées ;
- le raccordement sur la rive droite avec la route d'Edéa d'une longueur de I.880 mètres ;
- le raccordement sur la rive gauche d'une longueur de I2 km.

Les travaux de raccordement comprennent :

débroussement et abattage d'arbres sur 250.000 m2, 45.000 m3 de terrassement, 4 ponts de 6 m à I4 m et 16 passages de buses.

2° - Pont sur la Lokundjé à Ebéa (je dis Ebéa et non Edéa)

L'ouvrage est constitué par :

- un pont de 98 mètres de portée, sur le bras droit, comprenant 4 travées Mulberry et dont les piles et culées sont fondées sur le rocher ;
- un pont de 49 mètres de portée, sur le bras gauche, comprenant 2 travées Mulberry etdont les piles et culées sont fondées sur le rocher ;
- des raccordements de I40 mètres dans l'île, 400 m sur la rive droite et 500 m sur la rive gauche nécessitant I9.000 m3 de terrassement.

Dans les deux cas, l'établissement du projet définitif a révélé que l'importance des travaux à exécuter avait été sous estimée, l'augmentation par rapport aux prévisions étant particulièrement sensible dans les cas du pont de DEHANE.

1° - Pont sur le Nyong à DEHANE.

L'implantation du pont prévue à l'avant projet a été changée, cette modification entraînant :

a) le remplacement de trois travées Mulberry par deux travées de 40 mètres ;

b) une augmentation très importante de la longueur des raccordements à la route :

- accès rive droite (I.880 mètres au lieu de 480m)
- accès rive gauche (12 Km. au lieu de I.250 m).

../..

2° - Pont sur la Lokundjé à EBEA.

Les caractéristiques de l'ouvrage ont été modifiées comme suit :

- surélévation du pont de 0 m 30 par rapport à la hauteur prévue à l'avant projet ;
- augmentation du volume des remblais et de la surface des perrés.

3° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX -

1° - Pont sur le Nyong à DEHANE.

Les piles et culées sont terminées. Les passerelles Mulberry sont montées. Les passerelles de 40 m en provenance de France arrivent à Douala au mois de Juillet I952. Une piste de service est faite sur les I2 km. de raccordement de la rive gauche.

Les travaux pourront être terminés le 30 Juin I953, en avance sur le délai contractuel.

2° - Pont sur la Lokundjé à EBEA.

Les travaux sont entièrement terminés.

PONT SUR LE NDE -

Sur la route BAFIA-BAFANG

Travaux terminés.

Par ailleurs le matériel Bailey et Heavey ponton a été acheté pour la réfection des installations des bacs de la Dibamba, de la Sanaga, de Natchigal, du M'Bam et du N'Kam. Ce matériel d'une valeur de 50 millions, entièrement livré est entièrement mis en place.

V - PONT DE KIKOT -

1° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

La Sanaga constitue actuellement une coupure entre les deux parties du Cameroun, qu'elle délimite; Il n'existe que deux points de franchissement, l'un à Edéa, au moyen d'un pont route chemin de fer, l'autre à Natchigal, au moyen d'un bac à pirogues métalliques, moteur et traille, qui donne accès à Bafia et aux régions situées au N... Nord de la Sanaga (Yoko - Tibati).

...../...../.....

La région du M'Bam qui pourrait fournir : bois, cacao, palmiste, n'a pu atteindre son plein développement par suite de son isolement et de son manque de débouchés naturels. Elle évacue actuellement ses produits (3.000 tonnes de cacao surtout) par Yaoundé, ce qui conduit à un parcours plus long de 110 Km avec passage de 2 bacs et rupture de charge à Yaoundé. Egalement la liaison actuelle entre la région de Yaoundé et celle de Dschang (qui fournit les produits vivriers) se fait par Dafia et présente les mêmes difficultés.

Aussi ces raisons d'intérêt primordial ont conduit à envisager en premier lieu le franchissementde la Sanaga à Kikot, qui se situe sensiblement sur les axes Dafia Eséka et Yaoundé Dschang, le financement de cette construction étant supporté par le Budget Spécial du Plan.

2° - CARACTERISTIQUES DE L'OUVRAGE.

Le franchissement de la Sanaga à Kikot comprend :

a) sur le bras gauche du fleuve : un pont de 98 m de portée composé de 4 travées Mulberry de 24 m 43 ;

b) sur l'île intermédiaire : une chaussée de raccordement de 800 m de longueur exigeant un terrassement de l'ordre de 13.000 m3 ;

c) sur le bras rive droiteun pont de 180 m de portée composé de 4 travées Mulberry de 24 m 43 et d'une travée métallique de 84m.

d) Les terrassements aux abords rive droite et gauche de la Sanaga.

L'accès au chantier depuis Yaoundé a nécessité la construction d'une piste entre Evodoula et Kikot :

- longueur 30 Km
- largeur 4 mètres
- ouvrages d'art : petits ouvrages dont l'infrastructure est en maçonnerie, les poutres et platelage en bois.

3° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX -

Le marché prévoit un délai d'exécution de deux ans et demi prenant fin le 15 mai 1954.

Les travaux ont en réalité démarré en février 1951 pour profiter de l'étiage favorable de février à juin. Compte tenu de l'avance de neuf mois ainsi prise par l'entreprise et l'état actuel d'avancement des travaux, on peut prévoir que l'ouvrage sera complètement terminé en juin 1953.

..../....

L'état d'avancement des travaux au Ier février I952 était le suivant :

a) piste d'accès EVODOULA - KIKOT, terminée ;

b) ouvrage sur le bras gauche du fleuve, presquetterminé.

Les maçonneries, piles et culées sont achevées, les passerelles Mulberry sont en place et permettent l'accès au chantier sur le grand bras.

Il reste à exécuter, le platelage en béton armé, la digue d'accès côté île.

La construction de l'ouvrage sur le petit bras a nécessité:

- l'exécution de 480 m3 de terrassement à la main, 300 m3 au bulldozer ;
- la mise en oeuvre de 380 m3 de béton, 235 m3 de maçonnerie de moëllons, 2I0 m3 de bois ;
- la manutention de I30 T. de passerelles.

c) raccordement dans l'île :

Une piste a été simplement aménagée afin de permettre pour l'instant l'accès au chantier du grand bras. Des travaux de défrichement et abattage d'arbres ont été entrepris sur 40.000 m2 ;

d) ouvrage sur le grand bras (rive droite) de la Sanaga.

L'état d'avancement est le suivant :

- maçonneries des culées RD et RG en cours d'achèvement,
- maçonneries piles n° 1, 2, 3 terminées,
- maçonneries de la pile n° 5 en cours,
- échafaudage tubulaire Mills terminé sur 3 travées et montage des 3 passerelles Mulberry en cours.

Une crue subite de la Sanaga a emporté fin avril un échafaudage tubulaire de 42 m permettant d'accéder au rocher sur lequel la pile n° 4 sera implantée. La poursuite des travaux sur cette pile est arrêtée et conditionnée par la baisse des eaux, très problématique en petite saison des pluies.

Les travaux sur le grand bras ont nécessité jusqu'alors: :

- l'extraction de 265 m3 de déblais rocheux,
- la mise en oeuvre de I.200 m3 de béton, 500 m3 de maçonnerie de moëllons,
- la mise en place de 20 T. d'échafaudages tubulaires
- la manutention de 90 T de passerelles Mulberry.

4° - <u>SITUATION FINANCIERE</u>.

a) Dotation en engagement : 252.000.000
b) Sommes dépensées au 30 /6 / 52 : I29.000.000

.../...

VI - PARC A MATERIEL DE BASSA -

1° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

"La valeur du parc des engins routiers et divers actuellement possédé par le Service des Travaux Publics, s'élève à 350 millions de francs (matériel supposé neuf). Ce matériel représente un capital investi important. C'est une absolue nécessité de pouvoir entretenir ce matériel, effectuer les grosses réparations nécessaires et constituer un stock important (vu la diversité du matériel) des pièces de rechange pour dépanner rapidement les engins qui se trouvent en brousse ; l'approvisionnement en pièces de rechange, qu'il s'agisse du matériel français ou américain est en effet, dans les conditions actuelles qui dureront probablement encore assez longtemps, très défectueux sur la place de DOUALA".

"Ceci suppose un parc central à matériel bien équipé : surface couverte pour garer le matériel inutilisé, particulièrement en saison des pluies ; ateliers de grosses réparations pour les engins qui reviennent de brousse souvent en fort mauvais état ; ateliers d'entretien pour le matériel assez important basé à DOUALA ; magasin important de pièces de rechange."

2° - CARACTERISTIQUES DES OUVRAGES -

L'aménagement du parc à matériel de BASSA, commencé en I948, a été réalisé progressivement depuis conformément à un programme comportant :

- la construction de bâtiments à usage d'ateliers, de magasins, de bureaux et de logements ;
- l'équipement des ateliers et magasins ;
- le drainage du terrain, l'adduction d'eau et la distribution électrique ;
- l'établissement d'accès de circulation et de stationnement ;
- la construction d'une clôture ;

L'ensemble des installations prévues comprend essentiellement :

A)	Bureaux	.....	430 m2
B)	Atelier des engins lourds de terrassement	.....	460 m2
			890 m2 à reporter..

..//..

	Report	.....	890 m2
C)	Atelier garage auto	.....	700 m2
CI)	Poste de distribution des carburants		80 m2
D)	Magasin pour pièces de rechange.....		700 m2
E)	Hangar atelier pour engins divers ...		615 m2
F)	Atelier d'aménagement du parc (menuiserie, forge, etc.....) Hangar atelier pour engins divers à grand encombrement.		900 m2
G)	Atelier garage pour camions	.....	900 m2
H)	Hangar pour stockage de matériel		I.350 m2
I)	Hall de démontage et de réparation des engins lourds	.....	I.720 m2
J)	Hall de stockage des pièces lourdes..		450 m2
K)	Pavillon double pour logement du personnel technique de sécurité		150 m2
			8.455 m2

3° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX.-

Au 30 Juin I952 :

- les bâtiments A-B-C-CI-D-E-F-G-H-I et J sont entièrement terminés ; le pavillon pour logement du personnel technique de sécurité est en cours de construction ;
- l'équipement des ateliers et magasins est presque terminé ;
- les travaux relatifs au drainage du terrain, à l'adduction d'eau et la distribution électrique sont terminés ;
- la construction de la clôture est en cours.

4° - SITUATION FINANCIERE -

a) Dotation en engagement : 70.000.000

b) Dépenses au 30 juin I952 : 57.000.000

P O R T S M A R I T I M E S

SITUATION FINANCIERE AU 30 JUIN 1952

Crédits d'engagements ouverts au 30/6/52	Crédits engagés au 30/6/52	Mandatement au 30/6/52
3.305.800.000	2.993.000.890,5	1.780.871.961,5

Les travaux du Port de Douala, chantier le plus important du Territoire puisque la valeur de l'ouvrage dépasse 2 milliards de francs C.F.A. en y comprenant le quai de Bonaberi, progressent régulièrement. Le chantier ayant été ouvert au début de 1950, la somme des paiements effectués atteint 705.000.000 au 30 Juin 1951, l'achèvement des travaux étant escompté pour le milieu de 1957.

*
* *

L'aménagement dans le fleuve WOURI, d'un port Maritime, rencontre des conditions géographiques particulièrement favorables.

Situé au fond du golfe de Biafra, à la charnière de l'Afrique Occidentale et de l'Afrique Equatoriale, Douala est un des rares ports naturels n'exigeant pas d'aménagements coûteux pour jouer utilement un rôle économique important.

Protégé par le Cap Cameroun et la Pointe Souellaba, qui gardent l'embouchure du fleuve Wouri, le plan d'eau de Douala, à 20 km. en amont, est parfaitement à l'abri de la houle du large. Un chenal à la côte (-7,50) permet de pénétrer dans la baie. De là partent deux voies de navigation, la première conduisant à la fosse de MANOKA qui constitue l'avant-port de Douala, la seconde, empruntant un chenal dragué à la côte (-4,00) environ, mène à Douala. Le lit principal du fleuve offre alors cette caractéristique de passer d'une rive à l'autre, en longeant sur chaque bord une fosse où l'on trouve des fonds de 13 mètres.

C'est le long de cette fosse qu'il convient de construire les ouvrages d'accostage nécessaires aux opérations de navires calant 7 m,50.

.../...

La liaison de ces ouvrages avec le plateau sédimentaire qui surplombe l'estuaire d'une vingtaine de mètres, est relativement aisée.

Douala et Bonabéri sont chacun tête de ligne d'un réseau de route et de voies ferrées desservant l'intérieur du pays.

*
* *

En 1938 le trafic était environ de 220.000 tonnes et passait à 417. 000 tonnes en 1949, à 631.000 T. en 1951.

Si le rythme du développement économique du Territoire se maintient on peut prévoir pour 1960, un trafic de 800.000 tonnes.

Le programme d'extension du port a été conçu de façon à faire face à un trafic de 1.000.000 de tonnes, ce qui lui donne une marge de sécurité permettant d'espérer que l'ouvrage pourra faire face aux besoins dans les 20 à 30 années à venir.

Programmes en cours

ETUDES

Dotation : 20 Millions CFA

Dépensé : 12 Millions

Un crédit de 10 millions affecté aux études d'extension de l'ensemble portuaire Douala-Bonabéri a été utilisé à l'achat de matériel hydrographique, à des travaux de sondage, à l'établissement d'une maquette du nouveau port et à fixer des primes pour récompenser les lauréats du concours ouvert pour la construction de nouveaux quais.

Liaison ferrée Eséka Bamblm ..... études terminées
Etablissement du projet du
Boulevard Leclerc à Douala ....travaux terminés

Tant à Kribi que dans l'estuaire du Wouri de nombreux problèmes techniques se posent et avec le matériel acheté depuis 2 ans et le concours des entreprises maintenant à pied d'oeuvre nous devons prospecter les possibilités de ces 2 ports tant en ce qui concerne leurs accès maritimes qu'en ce qui concerne leurs accès fluviaux et contrôler l'évolution des fonds déjà connus. Le programme d'étude qui sera réalisé sur les prochains programmes plan est le suivant :

1°) études des chenaux du port de Douala et de la révolution.

.../...

2°) Accès de la Dibamba par le chenal de l'Aloka.

3°) Liaison Douala - Edéa par la "Kwa-Kwa".

MATERIEL TERRESTRE Dotation : 299,5 Dépensé : I20

Consistance de l'Opération :

Achat de matériel pour l'exploitation terrestre et l'entretien du Port de Douala.

Au lendemain de la guerre, le Port de Douala possédait pour tout équipement 4 grues à vapeur à Douala et 3 à Bonabéri. Ces grues étaient placées sur les quais de chalandage et, à part le déchargement des colis lourds qu'il fallait d'abord transborder en chalands, leur faible capacité de manutention fut rapidement absorbée par le trafic des bois.

Il convenait donc de doter le port d'un outillage moderne, susceptible d'absorber le trafic tant des marchandises diverses que des colis de plus en plus lourds et nombreux. Conséquence du programme d'investissements.

Le programme comporte 2 phases principales :
- amélioration de l'ancien parc
- équipement du parc définitif.

a) amélioration de l'ancien parc

L'essor pris par le commerce des bois en grûmes fit apparaître dès I947 que ce matériel, à la limite d'usure, serait rapidement insuffisant. 2 ponts roulants de I0 tonnes furent commandés pour augmenter le potentiel d'évacuation du parc. Malheureusement la livraison de ces 2 ponts fut retardée outre mesure et, devant la situation critique du parc, unesolution d'urgence s'imposait.

L'occasion se présenta d'acquérir 5 grues Marion de I0-15 tonnes. Ces grues provenaient des surplus alliés, mais étaient neuves. Le matériel fut donc commandé, livré et mis en service au début de I950. Bien que n'étant pas parfaitement adaptées aux conditions du trafic, ces grues ont permis d'accroître la superficie de stockage et d'assurer l'évacuation de 45.000 tonnes en I95I.

Lorsque le parc définitif sera équipé et mis en service les grues Marion seront placées bord à quai et utilisées au déchargement des colis lourds des navires.

b) Equipement du parc définitif

Problème à résoudre. - Le texte ci-après est extrait du devis-programme.

...../...../...

remis aux concurrents consultés pour l'équipement du Parc.

Le parc à bois du port de Douala est destiné à assurer le transit des bois provenant des chantiers forestiers et destinés soit à l'exportation, soit à la consommation locale.

L'exportation des bois est soumise aux fluctuations des marchés, aux sujétions d'un frêt irrégulier et aux conditions climatiques locales. Le parc à bois joue ainsi le rôle de volant régulateur entre la production et l'exportation.

1°) Bois en grumes

La production des bois est assurée par de nombreux forestiers qui en assurent eux-mêmes l'exportation ou qui s'adressent à des exportateurs.

Chacun de ces exportateurs ou forestiers exportateurs doit disposer, sur le parc à bois, d'un ou de plusieurs emplacements pour assurer le stockage de sa production. En conséquence la manutention des bois ne saurait être considérée comme la manutention d'une marchandise homogène mais celle de marchandises diverses particulièrement encombrantes.

Le cycle des opérations à assurer par le parc à bois est le suivant :

a) déchargement des bois arrivant par voie ferrée.

b) stockage des billes sur parc à un emplacement déterminé.

c) éventuellement manutention sur parc pour la préparation des billes à l'exportation (conditionnement)

d) reprise des billes sur parc pour le chargement en navires.

Le point délicat à résoudre est d'assurer l'embarquement des billes depuis la reprise sur parc jusqu'au navire sans rupture de charge. Ceci nécessite de prendre une bille en un point quelconque du parc et de l'amener dans l'une quelconque des cales des navires accostés devant le parc à bois. Ce problème est laissé à la sagacité des concurrents. Les solutions proposées par l'administration prévoient une rupture de charge, les billes étant chargées sur wagons plateformes, sur remorques tractées ou sur chariots transporteurs automobiles (type straddle truck).

En tout état de cause, on réservera la possibilité d'effectuer cette opération intermédiaire pour assurer l'approvisionnement des navires qui ne seraient pas accostés devant le parc à bois.

La reprise des billes se ferait soit par des grues de quai soit par les mâts de charge des navires.

.../...

Les hypothèses de trafic à assurer en première étape sont les suivantes :

Stockage sur parc : 20.000 tonnes

Surface minimum réservée effectivement au stockage :
10.000 m2 (2 tonnes au m2)
Capacité totale de manutention des engins (trafic de pointe) :

Déchargement : 400 tonnes/jour
Embarquement : 600 tonnes/jour
Soit : 1000 tonnes/jour

Caractéristiques des bois
Le poids le plus courant des billes manutentionnées est de l'ordre de 5 à 6 tonnes.
Exceptionnellement certaines billes peuvent atteindre jusqu'à 15 tonnes.
La longueur courant des billes est de l'ordre de 6 à 8 m.
Celle-ci peut atteindre jusqu'à 12 mètres.

Le trafic de pointe de 400 tonnes au déchargement correspond à 22 plateformes ; la longueur de celles-ci est de 14 mètres.

2°) Bois débités

La production des bois débités est assurée par un petit nombre de scieries (4 ou 5).

Il est nécessaire de pouvoir entreposer 6.000 m3 de bois. Les débités seront expédiés, par voie ferrée, en fardeaux de 5 à 6 tonnes environ.

Il existe plusieurs essences et il est nécessaire de prévoir des lots séparés pour le stockage. La surface utile nécessaire est de l'ordre de 2.500 à 3.500 m2.

Les solutions envisagées par l'Administration prévoient en 1ère étape, 3.600 m2 dans la 1ère solution et 2.500 m2 dans la 2ème solution.

Il est réservé la possibilité de porter ces superficies à 7.000 m2 en deuxième étape par l'adjonction des ponts-roulants et hangars supplémentaires.

L'aire de stockage des bois débités sera couverte pour mettre le bois à l'abri des intempéries.

Le transport des bois du hangar jusqu'au poste d'embarquement se fera par remorques tractées, camions ou chariots transporteurs.

.../...

A la suite de ce concours aucune solution vraiment originale ne satisfait entièrement les conditions posées.

Il faut donc se rabattre sur l'une des 2 solutions présentées par l'Administration.

Les offres correspondantes des concurrents font actuellement l'objet d'un examen approfondi et le choix de la solution et du concurren interviendra probablement au début du mois d'août.

Parc à bois de Bonabéri

En attendant la réalisation du pont sur le Wouri, la production forestière de la région du Nord doit continuer à être évacuée par Bonabér

Comme à Douala les grues à vapeur qui assureraient le trafic sont insuffisantes et presque hors d'usage. De plus les travaux de construction du quai bananier ont obligé à construire un nouveau quai de chalandage, maintenant terminé, sur lequel est installé un des 2 ponts-roulants de 10 tonnes dont il a été question plus haut.

Chargement ou déchargement des bois en chaland

Outre les opérations sur le parc de Douala, il est nécessaire de pouvoir satisfaire les opérations suivantes :

- reprise des bois arrivant des coupes forestières par radeaux ou par chalands en vue de leur mise sur parc.
- Chargement en chalands des bois provenant du Centre et destinés à certaines scieries non reliées à la voie ferrée (Compagnie française du Cameroun notamment). Il a donc été prévu l'installation sur le quai de chalandage du Port, du 2ème pont-roulant de 10 tonnes déjà livré. Ce pont-roulant se déplacera sur un portique muni d'un avant-bec permettant ainsi la manutention de chaland à terre et vice-versa.

Etat d'avancement des travaux au 30 Juin 1952

Par tranches successives le matériel a été commandé et mis en service pour arriver au parc actuel composé de :

- 4 chaudières pour équipement des grues	
- 10 Chariots élévateurs à fourchettes de	1 T. 500
- 4 ----------dº----------	3 T. 500
- 1 ----------dº----------	7 T.
- 8 grues "MICHIGAN" sur pneus de	10 T.
- 2 grues " RAPIER " mobiles sur pneus	8 T. 5
- 4 grues " RAPIER " mobiles sur bandages	6 T.
- 2 grues " RAPIER " " " "	1 T.

.../...

- 3 tracteurs "LISTER" avec remorques
- 2 ponts de chargement "STRABO" de 15 T.
- 5 grues "MARION"
- 2 ponts roulants de 10 T.
  (en cours de montage)
- Matériel de lutte contre l'incendie

Reste à commander :

- 4 ponts roulants ou 3 portiques roulants
- Installation parc bois débités
- Travaux de génie civil
- Alimentation en courant électrique
- 6 straddles Trucks.

Reste à effectuer :

- déplacement des grues Marion
- mise en place d'un pont roulant de 10 T. au quai de chalandage.
- portique pour le parc à bois de Kribi.

TRAVAUX D'EXTENSION DES PORTS

DOUALA — Crédits ouverts : 2.650 Millions — Dépensé : 1.508 Millions au 30/6/52

1°) Caractéristiques des ouvrages -

Les travaux d'Estension du Port de Douala comprennent :

- La construction d'un quai en eau profonde de 1.075 mètres accessibl à des navires calant 8,50 m. :
- La construction d'un quai de 120 mètres dit "Quai de Batelage" accessible à des navires calant 5 m. 00 ;
- La construction d'un quai de 80 mètres dit "Quai de Chalandage" accessible à des chalands calant 2,50 m. ;

.../...

- La construction d'un perré de 800 mètres destiné à la protection de 16 hectares de terre-pleins et accessible à marée haute à des chalands et à des petits engins flottants calant 1,50 m. ;

- Le remblaiement de 35 hectares de terre-pleins gagnés sur le lit du Wouri et situés en arrière des ouvrages précités ;

- La construction de 4 hangars de 40 x 100 représentant une surface couverte de 16.000 m2. Ces hangars sont du type "ossature en béton armé avec charpente métallique".

- La construction de 50.000 m2 de chaussées bétonnées au bord du quai et autour des magasins ainsi que la construction de 30.000 m2 de zones de stockage en liants hydrocarbonés ;

- La surélévation et l'aménagement du Boulevard Maritime le long du Port ;

- La construction d'un système d'évacuation des eaux des terre-pleins et du Boulevard ;

- La fourniture et la pose de voies ferrées ;

- La construction d'un mur d'enceinte du Port.

2°) Etat d'avancement des travaux au 30 Juin 1952

a) Fondation du quai

Dragages des souilles : terminés

Remblais sableux des souilles : terminés

Massif de fondation en place sur 950 m.

b) Construction de l'infrastructure des quais

sur 1.440 blocs
1.288 fabriqués
903 posés

soit 700 m. de quais sur 1.075

c) Prismes de poussée terminés

Total des enrochements = 81.000 T.

d) filtre d'étanchéité

50 mètres réalisés sur 1.075 mètres.

.../...

- le quai à - 5 m. de 120 mètres de long sera terminé fin 1952

- Le quai à - 2,5 ~~de 80 mètres~~ de 120 mètres de long sera terminé fin 1952.

- Le quai à - 2,5 de 80 mètres de long - reste à faire la bordure de courronnement.

e) Protection des remblais

Premiers 400 m. terminés

deuxième 400 m. en cours

remblais hydrauliques :

sur 1.150.000 m3 = 450.000 m3 en place

grande partie sera terminée en novembre.

f) Hangars du ports (4.000 m2)

Viennent de commencer - fin prévue = Décembre 1953.

g) Chaussées bétonnées

Commenceront fin septembre 1952 et se termineront Mars 1953.

h) Boulevard Leclerc

assainissement terminé - sera terminé Décembre 1952.

i) Voies ferrées

Fin des travaux : Mars 1953.

j) Mur d'enceinte

Sur 1.600 m. 1.452 m. terminés

KRIDI

Crédits ouverts : 95 Millions . Dépensé au 30/6/52 : 16 Millions,7

Consistance de l'opération

.../...

Mur de quai et terre-plein -

Le mur de quai de 140 mètres de longueur totale sera construit en amont du quai actuel et rejoindra la culée rive droite du pont sur la Kienké. Cet ouvrage fondé à - 2,00 de 5 m,50 de hauteur totale, sera construit en blocs de blocs de béton pesant chacun 8 tonnes et nécessitera la mise en oeuvre d'environ 2.200 m3 de béton et 2.500 m3 d'enrochement.

Derrière le mur de quai, le terre-plein gagné sur la Kienké aura une superficie d'environ 5.000 m2 et exigera un apport de 10.000 m3 de remblais. L'ensemble terre-plein, mur de quai, sera destiné aux usagers et à l'embarquement des bois lourds.

Appontement en béton armé -

Cet ouvrage de 21 mètres de longueur sera construit entre les anciens bureaux du Port et l'actuel appontement en bois. Il sera fondé à la cote - 2,00 et sera affecté spécialement au trafic du cacao et des divers. Sa construction exigera la mise en oeuvre de 160 m3 de béton armé et de près de 20.000 kgs de fer à béton.

Dragages -

Le remblai destiné à la construction du terre-plein proviendra en partie du sable de la Kienké, dragué à l'aide d'une pompe à sable. Ces dragages permettront également d'atteindre la cote - 2,00 devant les divers ouvrages du Port et dans une partie de celui-ci.

Pont sur la Kienké -

Cet ouvrage à construire sur les rapides de la Kienké doublera le pont actuel en très mauvais état et le remplacera dans un avenir très proch D'une longueur d'environ 110 mètres, il comportera une voie unique, mais sera susceptible d'être élargi. Il sera construit en béton armé du type à poutre droite sur appui simple et franchira la Kienké par sept travées, de 17 mètres, 40 et deux travées extrêmes de 10 m,40. Les piles actuellem en cours de construction sont en gros béton avec parements en pierres appareillées et rejointoyées. La construction de cet ouvrage exigera la mise en oeuvre d'environ 1.000 m3 de remblais, 400 m3 de maçonnerie et de gros béton, 250 m3 de béton armé et 40.000 Kgs de fer à béton.

Par suite des difficultés d'approvisionnement en matériel et matériaux et du recrutement de la main-d'oeuvre indigène, les travaux d'extension du Port de Kribi n'ont pu démarrer aussi vite qu'il avait été prévu. Cependant à l'heure actuelle les travaux entrent dans une phase active et dans les mois à venir le chantier sera en pleine activité.

.../...

Etat d'avancement des travaux au 30 Juin 1952

1°) Matériel de chantier : en place

2°) Installation de chantier (hangars, magasins, bureaux, campements africains, menuiserie, station de concassage, carrière, bétonnière centrale électrique)

: terminé à 90 %

MATERIEL FLOTTANT

Dotation : 202 Millions Dépensé : 155 Millions,5

Consistance de l'opération

Comme dans le cas du matériel terrestre, la reprise du trafic a trouvé le port avec un matériel de servitude vieilli et très insuffisant en capacité.

Il s'agissait donc de renouveler complétement la flottille et de l'adapter aux exigences du trafic.

a) Port de Douala

3 vedettes de pilotage 1 remorqueur de 160 CV 3 remorqueurs de 150 CV 3 remorqueurs de 60 CV 2 vedettes légères de surveillance 7 L.C.M. (matériel 2 chaloupes M.T.L. (des surplus alliés 1 ponton-mâture de 120 tonnes 1 drague suceuse refouleuse de 90 m3/heure	Matériel livré

b) Port de Kribi

1 remorqueur de 120 CV 1 remorqueur de 60 CV 6 boats de 15 tonnes	Matériel livré
4 remorqueurs (mules de mer) 6 pontons de charge BK de 100 T. 6 chalands PBR de 90 T. 1 ponton-citerne Matériel divers	Commandé
1 chaland citerne 2 plates 20 T. pour Kribi Equipement remorqueurs Equipement pour lutte contre les feux d'hydrocarbures	reste à commander

BETONNAGE DES QUAIS

1) JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES

Lors de la construction en 1928-30 du port actuel, il n'avait été réalisé en béton que l'ouvrage d'accostage proprement dit, constitué par un appontement en B.A. de 7m,50 de largeur. Le revêtement des terre-pleins et voies de circulation en arrière de cet ouvrage était constitué par un simple enpierrement.

Ce revêtement était parfaitement suffisant pour un roulage léger correspondant au trafic de 400.000 tonnes pour lequel le port fut conçu. Dès l'apparition des premiers engins de manutention mécanique, conséquence de l'augmentation du trafic, il apparut clairement que ce type de revêtement empierré, rapidement dégradé par une circulation lourde et intense, devait être remplacé par une surface unie et résistant à l'usure, pour permettre l'utilisation des engins dans des conditions optima.

La réalisation de la première tranche de travaux apporta les résultats favorables escomptés, par l'augmentation des possibilités de stockage, sur terre-plein, en quantité et en rapidité.

2) Caractéristiques techniques d'exécution

Les travaux comportent essentiellement :

- Bétonnage de 20.000 m2 de terre-pleins et voies de circulation.
- Dépose et repose de 1.200 mètres de voies ferrées de desserte bord à quai et des magasins.
- Confection de 1.300 mètres de caniveaux pour le passage des canalisations d'eau, des cables électriques et téléphonique.
- Amélioration du tracé et couverture de la rivière "Bessèké"

3) Etat d'avancement des travaux

Les travaux faisant l'objet des 3 premiers paragraphes ci-dessus sont terminés depuis novembre 1951.

Les travaux d'aménagement de la Bésséké font l'objet d'une étude approfondie. Cette petite rivière sert en effet d'éxutoire aux eaux pluviales d'une grande partie de la ville et il est indispensable de n'entreprendre les travaux qu'après une étude très précise sur les conditions d'évacuation de ces eaux. L'avant-projet sommaire est terminé et les travaux sont évalués à la somme de 20 millions.

4) Situation financière

Crédits d'engagement : Dotation 55.000.000 Dépensé : 46.000.000

. ../...

PORT MULDERRY

Justifications Economiques

L'exiguité du Port, sur laquelle nous ne reviendrons pas ici, à obligé à mettre en oeuvre tous les moyens susceptibles d'augmenter la cadence des opérations des navires.

Parmi ces moyens, il a semblé que la création, même provisoire, d'un poste à quai supplémentaire, ne pouvait entraîner que des conséquences heureuses. C'est ainsi que furent acheminés à Douala par les soins de la Marine Nationale, 2 éléments du Port d'arromanches. Ces deux éléments, placés à l'aval du Port actuel, forment un quai flottant de 120 mètres de longueur, réuni à la terre par une passerelle de 10 mètres de long.

Jusqu'à la mise en service récente du pipe-line, la quasi totalité du trafic d'hydrocarbures était écoulé par ce quai, auquel accostaient d'ailleurs, entre temps, les cargos de moyen tonnage.

Etat d'avancement des opérations

L'ouvrage constitué par ces deux pontons a été mis en service au début de 1950.

Situation financière : dotation 40 Millions.

ECLAIRAGE ET BALISAGE DES COTES

Consistance de l'opération

L'objectif principal est de délimiter les chenaux d'accès au port de Douala et, par l'utilisation de bouées lumineuses, de rendre l'accès possible de nuit comme de jour.

Accessoirement, nous envisageons la modernisation du balisage du chenal de Manoka par l'emploi de bouées lumineuses ainsi que l'amélioration de divers feux à terre.

Le programme complet nécessite :

33 bouées lumineuses alimentées au gaz butane.

1 feu à terre à équiper complétement

4 feux à terre à transformer

Le Comité Directeur du FIDES n'a cru devoir retenir que la 1ère tranche de cette opération, portant sur 15 bouées.

Néanmoins, comme il est impératif de réaliser la totalité de l'opération, celle-ci devra être financée sur les ressources du budget annexe du Port.

.../...

Matériel commandé

Le matériel suivant a été livré et mis en service :

15 bouées à gaz butane.

3 appareils pour liaisons radiotéléphoniques

Situation financière

Dotation : 13 Millions dépensé : 11 Millions

ECLAIRAGE DES QUAIS

Consistance de l'opération -

L'éclairage des quais et terre-pleins se justifie par la nécessité de surveiller les marchandises en dépôt et de permettre le travail de nuit.

Le programme actuel ne comporte que l'éclairage de l'ancien port et d'une partie du quai de chalandage.

Etat d'avancement des travaux -

Afin d'arriver rapidement à une solution efficace, l'installation a été réalisée de manière semi-définitive. Nous entendons par là que les appareils d'éclairage sont définitifs, mais que les lignes d'alimentation aériennes devront être remplacées par des câbles souterrains, à placer dans des caniveaux qui viennent seulement d'être construits.

Nous estimons que cette deuxième phase pourra intervenir simultanément à la réalisation de l'éclairage des nouveaux quais, lequel est prévu sur le second programme quadriennal.

Situation financière -

dotation 4 Millions . Dépensé : 1 Millions ,7

DRAGAGE DES CHENAUX DU WOURI

Consistance de l'opération -

Les ouvrages d'accostage du Port de Douala ont été conçus pour recevoir des navires de 7 m,50 de tirant d'eau. Cette caractéristique est la plus courante pour les cargos fréquentant habituelle la côte d'Afrique.

.../...

Cette facilité permet aux navires de transporter un frêt complet, donc à des conditions plus avantageuses pour la marchandise. Le dragage des chenaux a donc pour but d'harmoniser la profondeur des chenaux avec celle des postes à quai.

Le projet a prévu un dragage à la cote - 5,80 autorisant l'accès du Port aux navires calant 7 m,50 à toutes les pleines mer, même en période de morte eau.

Conditions techniques d'exécution -

Les caractéristiques de l'ouvrage seront les suivantes :

Largeur du plafond à la côte - 5,80 : 150 mètres
pente de raccordement avec le terrain naturel : 4 %
longueur du chenal amont : 2 km
longueur du chenal aval : 6 km.

Entre ces deux chenaux se situe une zone dite du "Pool" dans laquelle il y a peu de dragages à effectuer.

Le cube total à draguer, estimé à l'origine à 1.900.000 m3 a été réévalué, à la suite d'observations ultérieures, à 2.200.000 m3.

Ces travaux ont fait l'objet d'une adjudication, à la suite de laquelle la Sté Française d'Entreprises de Dragages et de travaux publics a été déclarée adjudicataire.

Le matériel utilisé comporte : une drage avec godets de 800 litres 3 chalands à clapets de 400 m3 et 3 remorqueurs dont 1 de 400 CV.

Etat d'avancement des travaux -

Les travaux ont effectivement commencé en août 1951 et leur achèvement est prévu pour juillet 1953.

Au 30 Juin 1952, le chenal amont était dragué dans la proportion des 3/4.

Situation financière -

Dotation : 311 Millions. Dépensé : 82,6 Millions.

.../...

V O I E S N A V I G A B L E S

Crédits d'engagement ouverts au 30/6/52	Crédits engagés au 30/6/52	Mandatement au 30/6/52
61.000.000	20.295.421	17.098.161

1°) ETUDES DE VOIES FLUVIALES

Un crédit de 1 million de francs a été ouvert en 1949 pour l'étude de biefs navigables sur les cours d'eau.

Le Nyong durant 7ou 8 mois de l'année possède un bief navigable de Mbalmayo à Abong-Mbang long de 200 km environ. Une route de 55 km relie Abong-Mbang à Doumé situé sur la Doumé, affluent de la Kadei, or ce fleuve présente un bief navigable de 200 km en saison des pluies. Les études ont montré qu'il serait peut être penible en un premier stade de faucarder le Nyong dont le cours supérieur est très embarrassé par les roseaux et de faire sauter quelques seuils rocheux qui constituent des entraves à la navigation aux périodes des étiages moyens. Par ailleurs il existe sans doute des possibilités de régulariser le cours du Haut-Nyong sinon toute l'année tout au moins pendant 10 mois.

- W O U R I -

Ce fleuve navigable de Juillet à Décembre sur son cours inférieur de Yabassi à Douala, n'est navigable que sur 40 km. pendant la saison sèche. Les études ont donné des résultats positifs puisqu'il suffira vraisemblablement pour rendre Yabassi accessible en toutes saisons aux chalands de 100 tonnes de draguer les bancs de sable qui séparent les biefs navigables. A la suite de ces études un crédit de 60 millions a été inscrit au titre des programmes en cours pour le dragage du Wouri jusqu'à Yabassi. Par ailleurs d'autres études ont été également entreprises en vue de l'aménagement de biefs sur la basse Dibamba et la Basse Sanaga qui font partie de l'estuaire du Wouri ou les industries forestières impliquent des possibilités de transports à bas prix.

- PORT DE GAROUA -

Le programme de travaux comporte :

a) La construction des nouveaux quais et électrification.

Ces travaux ont été exécutés en régie par l'arrondissement des travaux publics en raison de l'avance d'entreprise privée dans le Nord-Cameroun. Au Total 256 m. de quai d'accostage avec éclairage pour le travail de nuit sont réalisés. Les marchandises peuvent être entreposées sur des terre-pleins de 60 m de profondeur moyenne ce qui représente 12.000 m2 de zone de stockage.

b) La construction de 4 hangars métalliques (Travaux terminés)
c) de l'achat de matériel (une grue Michigan)
(un groupe électrogène)
(matériel en place)

AVIATION CIVILE

Crédits d'engagement ouverts au 30/6/52	Crédits engagés au 30/6/52	Mandatement au 30/6/52
472.400.000	209.803.299	144.816.755

PROGRAMMES EN COURS

Le programme en cours prévoit :

1°) l'aménagement en classe B de la base de Douala par jeu d'avance au budget de l'état auquel incombe les dépenses.

2°) l'aménagement en classe C (pour appareils de 20 tonnes transport intérieur) des terrains suivants : Yaoundé, Nkoundéré, Garoua, Kribi, et Foumban. Le cas de Batouri est réservé ce terrain ne paraissant pas se prêter à un développement suffisant.

Ces aérodromes existaient pour la plupart antérieurement à l'établissement du plan décennal, mais la longueur des pistes et leur profil ne correspondant en rien aux normes des aérodromes de leur classe. Les crédits affectés à l'équipement aéronautique du Territoire, ressortent donc de deux préoccupations :

1°) aménager l'infrastructure existente et assurer la sécurité dans le cadre des instructions techniques imposées par la direction des bases aériennes.

2°) aménager l'infrastructure aéronautique de façon à faire face à l'évolution des transports aériens vers la solution cargo lourd type DC4, compte tenu de l'importance croissante de l'aviation au Cameroun notamment en ce qui concerne le déblocage économique des régions nord et de la région de Foumban.

La première préoccupation fait l'objet des programmes en cours pour un montant total de 472 millions, la deuxième préoccupation fera l'objet d'inscriptions au prochain programme plan quadriennal.

Objet des travaux par ouvrage :

Yaoundé

- Allongement de la piste de 1.480 m. à 1800 m. — terminé
- Pavillon d'escale — terminé

.../...

- Ateliers et magasins : terminé
- Aire de stationnement et bretelle de raccordement : en cours
- Aménagement des bandes de dégagement latéral : en cours
- sécurité radio (amélioration des installations existentes) : Fournitures de radio livrées, installation en cours.
- 3 logements : fin des travaux prévue pour Novembre 1952
- drainage : fin des travaux prévue pour Décembre 1952

Ngaoundéré

- Déviation de la route de Garoua : terminé
- Allongement de la piste de 1.100 m. à 2.000 m. : terminé
- Latéritage de la piste sur 1.800 m. de long et 60 m. de large : terminé
- Pavillon d'escale de 5 pièces : terminé
- Bâtiment d'émission et de réception : terminé
- Matériel radio phare : terminé.
- Reprofilage de la piste : terminé

Maroua

Maroua est un centre d'élevage, l'aérodrome est desservi par les DC3 dont des cargos qui d'ores et déjà emportent 4 tonnes de viande trois fois par semaine à Douala, son extension est donc prioritaire, mais il est apparu que la situation du terrain actuel était impropre à la construction d'un aérodrome moderne. Un terrain présentant d'excellentes caractéristiques a fait l'objet d'études satisfaisantes à Salak, à 15 km. de Maroua. C'est sur ce dernier terrain que tout l'effort sera porté lors du prochain programme quadriennal.

Travaux exécutés au cours de l'année

- Aménagement en régie de la piste Nord-Est Sud-Est

Travaux à lancer au début de la saison sèche 1952/1953

- Hangars de frêt
- logement exploitation
- aménagement des accès au terrain
- drainage d'ensemble
- aménagement sommaire de la piste Ouest-Est.

Marché en cours de lancement :

- Bâtiment émission et bloc technique.

Foumban.

Ce terrain dessert une contrée très fertile il comporte une piste à 1.200 m. d'altitude qui peut être prolongée. Des travaux en régie achevés ont porté la longueur de la piste à 1300 m. elle sera ultérieurement allongée pour assurer une plus grande sécurité aux appareils.

Bâtiment Météo : travaux terminés

.../...

Garoua

Cet aérodrome bien situé dont l'aménagement en terrain de classe C est en cours pourra ultérieurement être aménager en terrain de classe B.

Le port de Garoua permet un approvisionnement facile en carburant.

- Allongement de la piste de 1.100 m. à 2.200 m. : terminé
- Largeur de la bande 60 m. : "
- Aire de stationnement : "
- Voie d'accès : "
- Achat de 450 tonnes de bitume Matériaux livrés
- Drainage de l'aérodrome : terminé
- Matériaux d'empierrement (Marché exécuté au tiers au 30 Juin 52)
- Bâtiment d'émission et de réception : terminé
- Achat de matériel radio dont un radio-phare : terminé
- Déviation de la route de Mokolo : terminé

Kribi

Ce terrain a été conservé, aucun autre terrain présentant de meilleurs caractéristiques n'ayant été découvert jusqu'à présent à proximité de Kribi. L'allongement de la piste, le drainage, l'empierrement et le bitumage feront l'objet d'une inscription du prochain programme Plan.

Aménagement des accès (trouée d'envol) travaux terminés

Bertoua

Cet aérodrome a été écarté du programme afin de concentrer les moyens financiers et matériels sur les aérodromes de Garoua, Ngaoundéré, Maroua, Foumban et Kribi.

Yoko

Bâtiment terminés reste à prévoir installation électrique et adduction d'eau.

T R A N S M I S S I O N S

Crédits d'engagement ouverts au 30/6/52	Crédits engagés au 30/6/52	Mandatement au 30/6/52
288.000.000	262.074.789,5	88.I05.097,5

L'année I95I marque une phase importante dans le programme d'équipement des postes et télécommunications en ce qui les efforts accomplis se sont traduits par les améliorations tangibles.

La répartition des travaux et l'ordre d'urgence adopté ont répondu à trois soucis principaux.

Tout d'abord il s'agissait de remedier aux insuffisances du réseau téléphonique interurbain qui ne correspond plus au trafic actuel et plus préciséments de doter les deux grands axes Douala-Yaoundé et Douala-Nkongsamba de nappes aériennes assez denses pour permettre des communications sures et rapides entre ces deux points de première importance. A cette exigence répondent les travaux entrepris sur la ligne du centre qui comporteni notamment l'adjonction de fils supplémentaires qui permettront l'emploi de courants porteurs augmentant le rendement télégraphique et téléphonique.

En second lieu, dans les centres urbains les lignes aériennes qui posent de très nombreux mécomptes sont progressivement remplacées par un réseau souterrain. Ce travail est terminé à Edéa, en voie d'achèvement à Douala et à Nkongsamba.

Enfin l'équipement électrique du Territoire a été poursuivi dans le dessein constant d'assurer une liaison toujours plus étroite entre les télécommunications par fil et le réseau sans fil, et de relier la moitié méridionnale et la moitié septentrionnale du Territoire afin de rompre l'isolement de régions économiquement riches dont l'isolement constitue la seule infériorité.

La création de la station de Kounja, l'agrandissement du poste de Maroua,signifie à cet égard un important progrès.

D'une façon générale l'obstacle principal à un rapide développement du réseau radio électrique, réside moins dans le manque de matériel que dans le défaut de locaux ou l'on puisse l'installer. De nouvelles autorisations d'engagement seront donc inscrites à cet effet au titre du prochain plan quadrienmal.

..../.../...

PROGRAMMES EN COURS

Situation au 31 décembre 1951

A - CENTRE TELECOMMUNICATION DE DOUALA

Les travaux seront entrepris à la fin de l'année 1952. La fin des travaux est prévue pour Juin 1954.

B - BUREAUX DES P.T.T. ET POSTE RADIO.

5 bureaux de postes sont achevés.

Nkongsamba : terminus de la voie ferrée du nord et point de convergence des routes desservant les grandes plantations des régions Bamiléké et Bamoun. Le bureau de poste a été terminé le 31 Janvier 1950. L'équipement de cette région comporte de nombreux bureaux annexes (Dschang, Kounja, Dalaïdjou, Dangwa, Balassing, etc.) Le centre de Kounja et d'ores et déjà terminé. Les autres centres font l'objet d'études et seront entrepris sur le prochain programme plan. Un réseau télégraphique et téléphonique est également à l'étude.

Ayos : terminé. Ce bureau dessert le centre médical de lutte contre la trypanosomiase où un hôpital doit être élevé.

Penja : travaux terminés. Ce bureau dessert les plantations de bananes et les zones de cultures vivrières.

Ngambé : la station radio est terminée, et permet les liaisons entre Babimbi et Edéa.

Ngaoundéré : travaux terminés. Ce centre dessert les localités de Tignières, Tibati, Banyo, et Mayo Darlé, il jouera en outre un rôle de premier plan dans la protection de la navigation aérienne.

Bassa : Ce bureau de poste est appelé à desservir la zone industrielle de Bassa ainsi que l'arrière pays de Douala. La construction de ce bureau sera entreprise à la fin de l'année 1952. Les appels d'offres n'ont pu être lancés jusqu'à présent en raison des difficultés rencontrées pour obtenir un terrain approprié.

New-Bell : travaux terminés.

Kundja : la station radio comprend une salle d'émission et une salle des machines. Prévue dans un but de sécurité aérienne pour desservir le terrain d'aviation de cette localité et baliser la route nord des avions touchant Douala, elle pourra être ultérieurement ouverte aux relations radiotélégraphiques ordinaires avec le Chef-lieu du Territoire, ce qui arracherait cette importante région agricole à son isolement présent.

.../...

- Tous les bâtiments sont terminés reste à poser les gouttières de zinc - le cimentage de la citerne - le dispositif d'adduction d'eau depuis la citerne jusqu'au réservoir en charge.

Maroua : Station radio à l'étude

- Travaux commenceront prochainement et seront confiés au Chef de la Région du Diamaré.

Nanga-Eboko : à l'étude

Ebolowa : à l'étude.

New-Bell: travaux terminés, la salle d'émission permettra la mise en place d'émetteurs attendus tels le Général Electric 1 KW et le B.L.U. 1,5 KW.

C - Achat de matériel et véhicules postaux

Ont été achetés sur cette rubrique : du mobilier métallique des armoires fortes, des machines à oblitérer, des portes de boites postales, des véhicules automobiles. (un fourgon Postal Citroën, un camion peugeot, 4 pickup Delahaye, une station wagon Willys, un fourgon Renault de 8 tonnes, trois camions Citroën T 23. Une voiture Renault 4 CH.).

D - Réseau télégraphique et téléphonique lignes aériennes

1°) ligne Douala-Yaoundé

Ce travail exécuté par le service des postes et télécommunications, a été terminé en octobre 1951 et la ligne a été mise en service en Décembre 1951. Il reste à effectuer quelques travaux de perfectionnement (révision des appuis, installations de postes de coupure, élimination de certains types d'isolateurs).

2°) ligne Dizangué Edéa

Les travaux sont également exécutés par le service des postes et Télécommunications. Ils sont provisoirement suspendus tout l'effort du personnel s'étant porté sur la ligne Douala-Yaoundé pour laquelle certaines difficultés avaient été sousestimées.

28.000 poteaux métalliques et 12 tonnes de fil de bronze ont été commandés pour la construction de lignes nouvelles. Matériel non livré.

(fait:16 km, reste : 3 km et la traversée des ponts Edéa.)

.../...

Lignes souterraines.

a) Douala

Une première tranche du réseau souterrain de Douala est en cours d'achèvement. Il reste à poser quelques têtes de raccordement aéro-souterrain ainsi que de la distribution de cable à 56 paires de Bali. Ce travail ne pourra être achevé que lorsque le matériel attendu sera arrivé.

- 3 standards à 25 directions : terminé
- 6 standards à 100 quartiers pour l'urbain : terminé.

b) Edéa

Travaux terminés sauf en ce qui concerne quelques raccordements

c) Nkongsamba

- Central téléphonique en service, a permis 25 abonnés nouveaux
- central télégraphique presque terminé
- réseau souterrain ; tous câbles posés.
- traverses de rues terminées.

reste à effectuer : raccordement des dernières têtes aéro-souterraines - raccordement d'abonnés nouveaux - finition des dalles de sous répartition.

d) Nouveau central Surcouf (Douala)

Travaux terminés en Août 1951. Le central est en service depuis septembre 1951. Il reste à reprendre quelques travaux provisoires au fur et à mesure de l'arrivée du matériel nécessaire, ainsi qu'à apporter quelques perfectionnement de détail.

Matériel d'émission et de réception.

Le matériel commandé tel qu'il figure n'est pas encore complètement livré, et le retard des livraisons a eu une incidence sur l'exécution des travaux. En ce qui concerne le réseau triangulaire Douala-Yaoundé-Garoua, le matériel commandé permettra deux voies simultanées en graphie ou une voie graphie et une voie phonie. La qualité et la puissance mise en jeu conduiront ultérieurement à l'installation de transmetteurs automatiques sur une ou deux voies. On peut considérer qu'à ce stade d'exploitation les centres de Douala, Yaoundé et Garoua bénéficieront d'une permanence de liaison qu'aucun volume de trafic si grand soit-il ne viendra perturber.

2 émetteurs et 4 récepteurs installés à Douala pour liaison radio-télégraphique sont actuellement en essai pour la liaison Douala-Paris via Bamako. Et Douala station du Territoire. Un émetteur et 2 récepteurs installés à Yaoundé pour liaisons radiotéléphoniques Douala-Yaoundé et Yaoundé

.../...

station du Territoire ont également été mis en place.

Ont été notamment acquis sur cette rubrique :

- 2 groupes caterpillar D 3 11
- 1 secours émission Douala.
- 1 alimentation émission Yaoundé
- 25 groupes électrogènes (qui ont été répartis dans les différents centres d'émission et de réception du Territoire).
- 3 émetteurs Général Electric graphie Phonie de 1 KWA.
- 6 récepteurs Hammarlund.

PRODUCTION

Au 30 Juin 1952 la production n'avait reçu au titre du programme plan en cours que 1.918.000.000 ce qui représente 11,7 % du total des engagements autorisés. La faiblesse de ce chiffre est due :

1°) aux ordres d'urgence retenus lors de l'élaboration du plan qui commandaient de mettre en place, tout d'abord l'infrastructure afin d'avancer une production qui existait déjà.

2°) Au fait que la mise en place des fermes écoles, des laboratoires, des centres modèles de production, des centres d'immunisation ne nécessitait pas d'énormes investissements.

L'essentiel de l'effort pour accroître la productivité sera donc effectué entre 1953 et 1957. Signalons cependant que des réalisations peu coûteuses mais efficaces ont cependant été menées au titre du programme plan en cours.

A G R I C U L T U R E

Crédits d'engagement ouverts au 30/6/52	Crédits engagés au 30/6/52	Mandatement au 30/6/52
366.000.000	251.900.995	177.569.143

CENTRE AGRONOMIQUE ET ECOLE D'AGRICULTURE DE NKOLBISSON. -

Dotation : 57 Millions

I - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

Dans la concession du Centre Agronomique, sont édifiés les bâtiments destinés aux Laboratoires de Recherches Agricoles du Territoire, à l'Ecole Secondaire d'Agriculture et au logement du personnel européen et africain affecté au Centre.

Eventuellement au logement du personnel de la Direction du Service de l'Agriculture.

Ces bâtiments comprennent :

A/ Les Laboratoires - Deux ailes
B/ Les Bâtiments scolaires - Internat - Ecole
C/ Les Maisons d'habitation - Trois logements

II - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION -

a) - Caractéristiques de l'ouvrage.

Logements :

a) - Trois cases à usage d'habitation.

Les logements espacés de 75 mètres sont bien orientés et situés en bordure de la route principale.

...../...../.....

Bâtiments scolaires -
Comprenant a/ Internat
b/ Ecole

a) Internat - Parfaitement situé sur l'un des meilleurs emplacements du Centre, ce bâtiment de 400 mq a 1'étage : dortoir, lavabos, WC, Chambre du surveillant ; au rez-de-chaussée : 1 véranda de la longueur du bâtiment (36 mètres), 1 office, 1 réfectoire, 1 salle des loisirs, 1 lingerie, la cage d'escaliers ; les communs constitués par 1 simple rez-de-chaussée comprenant d'un côté : 1 buanderie, 1 salle de douches, WC élèves et personnel et de l'autre : 1 bûcher, 1 magasin à vivres, 1 cuisine, le tout donnant sur une cour intérieure fermée.

Le dortoir de 270 mq est divisé en 24 stalles de 4 mq chacune desservies par deux couloirs latéraux. Deux waters à l'anglaise et 16 lavabos individuels.

La couverture est en tuiles. Le bâtiment qui a la forme générale d'un U est plaisant à l'oeil et parfaitement adapté à l'usage auquel il est destiné.

b) Ecole A 50 mètres de l'Internat.

Couvre une superficie de 335 mq et comprend : 2 SALLES de classe, 1 bibliothèque, 2 bureaux, 1 vaste préau couvert, le tout relié par une véranda circulaire.

Très claires, très aérées, les salles, de classes peuvent abriter chacune 20/24 élèves.

Le bâtiment, couvert en tuiles, dans le même style que l'Internat, forme avec lui un ensemble bien étudié.

Laboratoires - Sont situés sur la ligne de crête du sommet EST de la concession d'où ils dominent les vallées de la Mefou et de l'Avandongo.

Les deux ailes sont terminées en ce qui concerne le gros oeuvre, mais les aménagements intérieurs (paillasses, eau, gaz, électricité) ne sont point faits et doivent faire l'objet d'un nouveau marché.

Couverts en tuiles, dans le style général des bâtiments scolaires, largement aérés et éclairés, ces bâtiments qui ne font nullement "usine" répondent à l'usage auquel ils sont destinés.

..../...

III - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX.

2: A/- Laboratoires - Terminés depuis le 15 mai 1952 en ce qui concerne le gros oeuvre.

Manque toute l'installation intérieure : eau, électricité, gaz butane paillasses et les évacuations des eaux usées.

B/ Bâtiments scolaires - Terminés (Ecole et Internat) depuis le 1er Avril 1952.

C/- Maisons d'habitation - Trois -

Terminées Novembre 1951.

EQUIPEMENT DE LA STATION DU QUINQUINA DE DSCHANG POUR UNE PRODUCTION DE 25 T. DE QUININE, 1ère TRANCHE

I - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

Le quinquina est une plante pérenne dont l'exploitation s'échelonne, depuis le moment où l'on a mis la graine en terre jusqu'à celui où les dernières écorces sont récoltées, sur 12 années.

Une culture d'une aussi longue révolution demande une doctrine stable quant aux programmes qu'il est difficile d'arrêter avec l'apparition des médicaments de synthèse en matière de lutte anti-malarienne. Cependant le profane peut constater que chaque année apparaissent des produits synthétiques qui doivent détrôner la quinine, que l'année suivante de nouveaux produits sont mis sur le marché qui détrônent, non la quinine, mais les produits synthétiques précédemment prônés. Une sommité médicale, le Professeur Léon BINET, Doyen de la Faculté de Médecine, Membre de l'Institut, a dit récemment : "La quinine a été, est et restera la médicamentation héroïque du paludisme".

La culture du quinquina est une question sociale, qui serait justifiée même si elle était déficitaire, or, l'expérience acquise à la Station montre que, dans les conditions actuelles, cette exploitation conduite de façon rationnelle et poursuivie avec esprit d'économie est bénéficiaire et rémunère largement les sommes qui y ont été investies.

...../...../.....

II - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION -

a) - Caractéristiques des ouvrages

Ce programme prévoit une plantation de 400 à 500 ha.

Ces surfaces permettraient de produire annuellement, quand la rotation des plantations serait établie, les écorces dont on pourrait extraire 15 à 20 tonnes de quinine. L'usine dont les 2 premières tranches sont en cours de réalisation, permettra d'atteindre cette production.

Pour des productions plus importantes de quinine, il sera fait appel aux plantations africaines? Les distributions des plants de quinquina aux autochtones ont été commencées en 1933 et totalisaient fin 1951 : 1.890.256 plants.

La livraison des premiers lots d'écorces de fabrique des plantations autochtones a commencé en 1951, elle a totalisé 6196 kgs d'écorces, la teneur de certains lots dépassait 8% de sulfate de quinine.

La possibilité d'exploiter les quinquinas des plantations africaines en vue d'obtenir une production importante de quinine est ainsi démontrée.

La mise en place et l'exploitation des plantations africaines posent une série de problèmes : production de plants, transport et distribution, surveillance des plantations qui doivent être établies et entretenues rationnellement, lutte contre les insectes et maladies, achat, transport et traitement des écorces etc... qui ne sont pas insolubles. Les difficultés pourront être résolues et le succès assuré si l'Administration fait preuve d'une autorité suffisante pour obtenir une exploitation suivant des normes mises au point à la Station.

III - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX -

I) - Construction de l'usine à quinine.

La salle de broyage est achevée, il reste à faire l'installation des machines, bâtir les socles, et faire ensuite la chappe de ciment. De plus des aménagements seront à prévoir (cloisons, portes etc...).

..../....

La pavillon du Chef d'usinage est fait qant au gros oeuvre, la toiture est posée. Les crépissages sont en cours d'achèvement. Il reste les installations : chappes, pose des huisseries, installation sanitaire, peintures et diverses finitions. Le bâtiment sera terminé vraisemblablement fin Novembre.

Le poste de transformation (arrivée du courant électrique) est construit. L'installation du transformateur est en cours.

La salle d'extraction sera commencée courant Juillet. Du ciment, du bois, du sable, du fer à béton, des pierres concassées sont à pied d'oeuvre. Le terrassement est terminé.

La salle du générateur de vapeur sera entreprise ultérieurement vers Janvier 1953, quand le gros oeuvre de l'usine d'extraction sera réalisé.

2) - Matériel d'usine

Le matériel de la salle de broyage est entièrement livré, et sera installé et en ordre de marche pour Janvier 1953 (travaux d'Août à Décembre).

Le matériel d'extraction ne pourra être installé qu'en 1953, une fois la salle d'extraction terminée.

Le matériel de filtration ne demande qu'un minimum d'installation.

3) - Constructions à la plantation.

L'habitation pour un Ingénieur est terminée et occupée.

L'habitation pour un assistant agricole est commencée, tous les matériaux sont à pied d'oeuvre.

Le camp de manoeuvres est en cours d'aménagement. Les toitures sont à faire entièrement. Ces deux travaux seront terminés en Décembre 1952.

4) - Matériel agricole et d'atelier.

Presque tout le matériel est à pied d'oeuvre, et en cours d'utilisation.

5) - Mise en valeur des terrains.

75 ha sont sous engrais verts. Les travaux sont en cours pour mettre la 2ème tranche do 75 ha également sous engrais verts, le défrichement est effectué.

..../...

3.

Le défrichement des 150 ha qui restent à mettre en valeur est commencé. Les travaux dureront jusqu'en Décembre 1953. La mise sous engrais verts aura lieu jusqu'en Mai 1954.

STATION EXPERIMENTALE DE MAROUA

I -JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

La Station de Maroua, annexée au Centre d'Apprentissage Agricole, est destinée à l'amélioration des techniques culturales, la sélection des cultures locales notamment arachide et mil, l'introduction de variétés et espèces nouvelles, la vulgarisation des cultures fruitières, la vulgarisation de la culture attelée. C'est enfin la ferme d'application du Centre d'Apprentissage Agricole de Maroua.

La dotation de cette rubrique, 5 millions, a été utilisée d'une part à des travaux concernant des essais culturaux, d'autre part à des dépenses relatives à des investissements : constructions et équipement de la Station.

II - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION -

A) - Caractéristiques de l'ouvrage.

I/ Déperses effectuées au titre de ferme pilote avant la nomenclature actuelle du plan concernant des jardins d'essai : essais de rizicoulture, jardins grainiers cacaoyers, pépinières de palmier à huile.

2/ Extension de la Station : 36 hectares

3/ Logement de l'Adjoint au Directeur de la Station, qui cumule cette fonction avec celle de Directeur du Centre d'apprentissage Agricole. Bâtiment de I7 m × I7 m, définitif, charpente métallique, couverture tôle.

Travaux d'Equipement de la Station
Montage d'un hangar
Equipement d'un atelier
Réseau d'irrigation des pépinières et plantations arbustives.

III - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX -

I/ terminé
2/ terminé
3/ - Logement de l'Adjoint au Directeur : presque terminé, reste chaînage, charpente, couverture à poser avant de commencer travail intérieur - sera terminé fin Novembre.

.../...

Montage du hangar terminé
L'équipement de l'atelier et le réseau d'irrigation restent à faire...

ENSEIGNEMENT : CENTRES D'APPRENTISSAGE AGRICOLES D'EBOLOWA ET DE MAROUA -

Dotation 5 Millions

I -JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES.

Les Centres d'Apprentissage Agricoles d'Ebolowa et de Maroua sont destinés à former les cadres subalternes des sociétés de Prévoyance, des Coopératives, les assistants-adjoints du cadre commun du Service de l'Agriculture ainsi que de jeunes agriculteurs instruits.

Il était nécessaire de donner ces deux établissements des bâtiments indispensables et confortables tant pour les élèves que pour les Techniciens chargés de l'Enseignement Agricole.

II - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION.

A - Caractéristiques de l'ouvrage

1) - C. A. A. EBOLOWA

Bâtiment principal : classe réfectoire : 30 m × IIm 50 avec terrasse et préau
Cuisine
Garage - Magasin - W C

2) - C. A. A. MAROUA première tranche

Salle de classe
Cuisine
6 Petits logements pour élèves

3) C. A. A. MAROUA deuxième tranche

Logement Directeur I7 m × [illegible] m, bâtiment définitif, charpente métallique, couverture tôle
Bâtiment scolaire : réfectoire dortoir et équipement WC, douches, fosses septiques. 25m × 8m charpente métallique.

.../.../...

III - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX AU 30 JUIN 1952.

1) - Terminé
2) - Terminé
3) - Logement Directeur : presque terminé, reste chaînage, charpente, couverture à poser avant de commencer travail intérieur sera terminé fin Novembre.

Bâtiment Scolaire : murs montés
sera terminé fin Août 1952.

UNITES DE MOTOCULTURE

I - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

Les crédits "Unités de Motoculture" ont été destinés d'équiper en tracteurs et matériel agricole les stations et les secteurs de production du Service de l'Agriculture.

II - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION.

I) Caractéristiques de l'ouvrage

- 4 Caterpillar D7 voie 74" avec treuil
- 5 Equipements débroussaillage
- 4 Bulldozer hydraulique
- 5 Charrues John Deere 605 disques 28"
- 4 Charrues John Deere 5 socs - n° 77
- 5 Sous soleuses Killefer I dent avec Toupe & Ditcher
- 2 Ripper rooter I8 et treuil
- 3 Roman Major I6 x 28
- I Terraplane Pacific
- 6 Caterpillar D2 - voie 40"
- 7 Caterpillar - voie 50"
- I4 Chassis Killefer 4I0 BF
- I4 Cultivateurs à 9 dents rigides
- I4 Border disc à 8 disques
- I4 Extirpateurs à I3 dents flexibles
- I4 Dents sous solage
- 4 Equipements butteurs avec barre
- 2 Vineyard plow 20538 A.
- 2 Vineyard I3953 A.
- I3 Cover crop I82 A. I6 disques de 22"
- 8 Epandeurs fumier
- I Chargeur fumier
- I Planteur pomme de terre

..././/...

- 6 Semoirs céréales avec fertiliseur s/pneus
- I Tracteur John Deere A
- 6 Remorques John Deere à pneus
- 6 Remorques John Deere métalliques
- 6 Fauchouses John Deere
- IO Pulvériseurs 34 disques
- 4 Pulvériseurs Hardie
- IO Sémoirs arachides 2 rangs 290
- 8 Sémoirs arachides 4 rangs

b) Transport de ce matériel sur les lieux d'emploi.

III - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX -

Tout le matériel, sauf 3 Tracteurs D7, est livré et a rejoint son lieu d'emploi. La date de livraison des tracteurs D7 n'est pas connue.

20 Millions de matériel divers ont par ailleurs été dispersés entre les différentes Stations. Tout le matériel est livré et à pied d'oeuvre.

SERVICE PHYTOSANITAIRE

Dotation : 20 Millions

I - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES

Cette rubrique était destinée primitivement à l'organisation de la Section de Défenses des Cultures. Les ressources locales ayant pris en charge les dépenses occasionnées par la Défense des Cultures de la zone Sud du Territoire, les crédits Plan ont été réservés uniquement à l'équipement du Bureau Antiacridien créé à Garoua en I948.

II - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION.

A) Caractéristiques de l'ouvrage

I) Stock de produits acricides : IO Tonnes

2) Matériel d'épandage : 2 épandeuses KEM 7,5 CV.
1 épandeur Burch
pièces de rechange

3) Véhicules

3 commands cars) équipement Défense des Cultures
I jeeps willys overland) zone Sud.
2 Power-Wagon pour les 2 spécialistes du Secteur Anti-Acridien

..../.../...

4) Constructions

a) Bâtiment démontable pour magasin) à Garoua
Hangar métallique I0 x I5)
b) 2 Logements à Maroua non prévus au programme
c) I logement à 3 chambres de 23 m sur 9m,30, couverture tôles avec terrasse
pour le Chef du Service Antiacridien à Garoua
I logement à 1 chambre de 14 m,70 sur 8m, couverture tôle avec terrasse pour l'Adjoint au Chef du Secteur à Garoua
I Bureau laboratoire - chambre de passage de I6m sur 9m30, couverture tôle avec terrasses à Garoua.

III - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

I) terminé
2) terminé
3) terminé

4) a) terminé
b) terminé
c) L'entreprise Meunier procède actuellement au début des travaux. Le délai d'exécution fixé est de 5 mois. La livraison est prévue pour le Ier Décembre.

CONTROLE CONDITIONNEMENT DES PRODUITS

Dotation : 50 Millions

I - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

Les crédits de cette rubrique sont destinés à l'installation matérielle du Service de Contrôle du Conditionnement des Produits à Douala. Ce service ne dispose actuellement que de locaux exigus et sans aucun confort, où les conditions de travail sont à peine acceptables, tant pour la Direction que pour les vérificateurs de produits.

...../...

II - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION.

a) Caractéristiques de l'ouvrage.

I/ Bâtiments Administratifs, laboratoires et logements.

Les projets de constructions définitivement arrêtés, à édifier sur le terrain de l'Avenue POINCARE (ex concession sous séquestre DKG) comprennent :

I/ bâtiment façade avenue Poincaré, 25 m x I3,5 m comprenant le poste de contrôle au rez-de-chaussée
2/ logements à l'étage
2/ bâtiment . cour centrale 47m x 5m,30 comprenant : laboratoires, bureaux Chef Service, magasins, garages au rez-de-chaussée.
2/ logements à l'étage
3/ logements Chef de Service
Construction à un étage de 15m,25 x 5m,30

2/ Usine Mallet : montage et construction des Bâtiments.

Une usine de désinfection et de desinsectisation a été commandée par le Territoire en Décembre I948 aux établissements Mallet à Paris.

III -ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

I/ Les constructions seront commencées dès notification du marché.

2/ L'usine est livrée depuis Janvier I950. Les projets pour la construction du bâtiment de l'usine ne pourront être établis que lorsque l'emplacement sur le port sera accordé. Aucune date d'achèvement des travaux ne peut être avancée.

SECTEUR DE RENOVATION DES PALMERAIES DE DIBOMBARI

Dotation : 35 Millions

I - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES

Le programme de développement de la production d'huile de palme dans la Région de Dibombari, outre l'installation d'une usine moderne de traitement des fruits, comporte la transformation de la palmeraie naturelle en une palmeraie rationnellement aménagée avec remplacement progressif des palmiers subspontanés par des palmiers sélectionnés d'un rendement incomparablement meilleur.

.....//.....

La palmeraie devant alimenter l'usine de Dibombari a une superficie légèrement supérieure à I5.000 ha ; devant l'ampleur des travaux à exécuter il fut décidé de créer un Secteur Spécial du Service de l'Agriculture chargé de la Rénovation des palmeraies et doté de moyens mécaniques considérables.

Ceci supposait, évidemment, en plus du matériel, une base convenablement aménagée (garages, ateliers, magasins, bureaux, logements du personnel européen et africain).

Le Secteur de Rénovation reçut une dotation primitive de 25.000.000 à laquelle vint s'ajouter une autorisation complémentaire de programme de IO.000.000. Cette dernière se rapportant à la période Juillet-Décembre I95I, devait en fait couvrir les besoins du Secteur jusqu'au 30 Juin I952.

Le Secteur de Rénovation doit faire place incessamment à un Secteur de Modernisation Agricole créé par arrêté n° 877 AE/PLAN du 11 Février I952, organisme très souple géré par un Conseil d'Administration et dont le programme, présenté en Août I95I par M. TICHIT Chef du Secteur, a été approuvé par l'ARCAM. Son programme d'une ampleur de 300 Millions, s'étend sur 6 ans dont une année préparatoire (année 0) réservée à l'installation de son centre de Bwélélo. Ce programme prévoit pour les 5 années de travaux effectifs :

- la plantation de I.500 ha de palmeraie sélectionnée
- l'aménagement de 6.000 ha de palmeraie naturelle.

Le seul aménagement de la palmeraie naturelle obligera à doubler la capacité actuelle de l'usine de Dibombari (dans 4 ans environ il faudra songer ensuite à la création d'une deuxième usine dès que la palmeraie sélectionnée entrera en rapport.

L'avenir économique de toute la palmeraie des Cantons Sud de la Subdivision de Mbanga dépend donc de la bonne marche du Secteur de Modernisation des Palmeraies.

Les crédits de 35.000.000 cités plus haut ont servi uniquement à l'installation de la base de Bwélélo, au fonctionnement du Secteur et à quelques travaux agricoles de démarrage. Les dépenses ont trait à 4 opérations.

...../...../...

a) opération n° I : Constructions
b) opération n° 2 : Achat de matériel
c) opération n° 3 : Fonctionnement et entretien du matériel
d) opération n° 4 : Travaux agricoles

II - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION.

a) Constructions

Toutes les constructions ont été exécutées en régie. Elles sont de bonne qualité, sans luxe, mais pratiques et confortables.
Les conditions de réalisation sont très économiques.

I/ - I Hangar-magasin et bureau de IOm x 37 m
2/ - I logement pour Ingénieur chef de chantier 22M×IOM
contruction parpaings et béton, couverture évérites.
3/ - I logement personnel européen I3 m x 10 m.
construction parpaings, couverture tôle
4/ - 8 logements cadres africains en 2 bâtisses de 7m x I2m chaque.
construction parpaings, couverture tôle.
5/ - I hangar garage, atélier et magasin pièces rechanges 70 m x IO m.
6/ - I hangar 10m x 20 m couvert tôle et clos parpaings prolongeant le précédent pour remisage du matériel agricole et station lavage et graissage.
7/ - 2 logements européens en 2 cases jumelées sous hangar métallique tubulaire 40 m x 15 m couverture tôle, murs parpaings, persiennages bois.
8/ - I logement européen (caractéristiques non encore arrêtées)
9/ -I6 logements africains pour personnel spécialisé (caractéristiques non encore arrêtées)
IO/ -20 cases manoeuvres. (caractéristiques non encore arrêtées)

b) Matériel prévu.

I tracteur International TD 24
4 tracteur International TD I4
5 équipements pour ces tracteurs
I motor grader Adams UD I4
3 débroussailleurs Rome -Plow
2 débroussailleurs Landaises
2 Camions Citroën T 45
2 Camions Citroën T 23
I Pick-up Delahaye
I Pick-up Willys
2 Jeeps dont I avec remorque

.../...

I Pick-up
I remorque porte tank
I Camion 4 T avec remorques
I Groupe électrogène Bernard I7KVA
I Pompe Guinard
Matériel d'atelier réparation et entretien matériel.

c) Fonctionnement et entretien du matériel

Pose installation électrique force et lumière
Installation château d'eau et station de pompage
Carburants et ingrédients pour matériel auto et tracteurs
Dépenses de fonctionnement (personnel, outillage, rechange et divers)

d) Travaux agricoles

Installation de pépinières et pépinières de palmiers sélectionnés.
Quelques expériences d'aménagement de palmeraies naturelles.

III - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

a) Constructions

I°/ hangar magasin: terminé
bureau gros oeuvre terminé, bâtiment sera achevé le 3I Juillet
2°/ logement chef de chantier : terminé
3°/ logement personnel européen : terminé
4°/ 8 logements cadres africains : terminés sauf peintures persiennages sur un des deux bâtiments.
5°/ I hangar garage atelier : terminé, manque portes métalliques
6°/ hangar I0 × 20 sera commencé en octobre I952
7°/ 2 logements jumelés pour européens seront commencés en Juillet I952
8°/ I logement européen, sera commencé en Janvier I953
9°/ I6 logements africains : 4 à exécuter par trimestre du Ier Juillet I952 au 30 Juin I953
I0°/ 20 cases manoeuvres : I0 à exécuter en Décembre
I0 à exécuter en Janvier

b) Matériel

Fourni entièrement sauf :

I Pick-up Willys : commandé mais non livré

...../...../...

2 JEEPS avec I remorque : non commandé
I Pick-up non commandé
I Remorque porte-tank non commandé
I Camion 4 T. avec 2 remorques non commandé
Matériel d'atelier reste à commander pour les 2/3

c) Fonctionnement et entretien du matériel

Installation électrique : centrale terminée, force et lumière installées à l'atelier et aux garages, lumière installée sur tous logements existants

Station de pompage et château d'eau, pompe livrée et non payée, installation se fera en saison sèche Décembre ou Janvier 1953.

Carburants et ingrédients pour fonctionnement seulement mais sans stock d'avance.

Dépenses de fonctionnement : petit outillage, pièces de rechanges et divers : normales.

d) Travaux agricoles :

Semis de 64.000 noix en germoirs
Repiquage de 7.000 palmiers sélectionnés en pépinières
Expériences d'aménagement de palmeraies par bull-graders et clearing-dozer.

R I Z I C U L T U R E

Dotation : 20 Millions

I - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES

La Section de Riziculture créée en Décembre 1948 n'a pu effectivement lancer ses travaux sur le terrain qu'au début de 1951, grâce aux crédits accordés par le Plan (20.000.000).

Deux centres de production et de sélection de semences ont été organisés :

Pouss, sur le Logone
Nanga-Eboko, sur la Sanaga

.....//.....

chargé
Ils sont chacun/de promouvoir la riziculture dans deux régions climatiquement différentes.

Le Secteur du Logone envisage plus particulièrement l'étude de la grande production mécanisée par des entreprises privées avec un Secteur de Modernisation africaine.

Le Secteur Sud a surtout pour but le développement et l'amélioration de la petite riziculture familiale. Il envisage d'autre part la recherche de terrains mieux appropriés à la riziculture en conformité avec les recommandations du Bureau de la Conservation des Sols.

Au cours de la première campagne d'essais culturaux (I95I), les deux centres ont pu déterminer les conditions du nouveau milieu écologique. Il est évident que ces essais sont encore insuffisants pour organiser la grande culture du riz, ou lancer des nouvelles variétés. La confirmation des [illegible] exige au minimum 3 années (I95I-I953).

Les investissements comprennent cependant essentiellement au 30 Juin I952 des immobilisations dont la valeur foncière et économique se justifie dans l'équipement général du Territoire:

I -	Constructions	I8%
2 -	Aménagements rizières	23,5 %
3 -	Equipement matériel agricole, tracteurs	44,98 %

Les transports de matériel grèvent de I4 % le Budget par suite de l'éloignement de la station (I.550 kms au Nord de Yaoundé).

La main d'oeuvre, 7,5 % (I.500.000)

Les justifications sur le Plan économique et social correspondent à une augmentation de la productivité des rizières africaines de l'ordre de 20 à 25 % par la production des semences sélectionnées adaptées au milieu.

Il s'agit d'autre part de créer des ressources agricoles dans une région dont la production souffre de l'éloignement, des centres d'évacuation. Il faut donc des productions agricoles susceptibles de supporter des frais élevés de transport (riz, coton irrigué).

La Section de Riziculture étant appelée d'autre part à promouvoir dans le milieu africain le développement d'une riziculture de haute productivité son activité dépasse le cadre étroit de la Station.

.. // ..

Le matériel suivant a été acquis sur le I02-5-3 sur la première tranche de I0 Millions I950-I95I

I Propulseur Evinrude SIMAA Novembre I949
I Débroussailleuse landaise SIMAA Octobre I949
I Jeep Willys Matériel Colonial Août I950
2 Power wagon S. C. O. A. Mai I950
I Pompe Richier SOCACI Mai I950
I Citroën T 45 SUARES Mai I95I
I Tracteur TD I8 F. A. O. Août I95I
2 Batteuses Bourguignones ARDIC Février I952

Sur la deuxième tranche de I0 millions 5I/52

I Camion benne T 45 SUARES Février I952.
Matériel Topographique - Outillage divers F. A. O.
Matériel d'étude du riz, commandé F. A. O.
Petit matériel agricole non commandé

Equipement atelier ; groupe chargeur accus (livré
outillage divers (
portique I0 tonnes (
outillage mécanicien (non commandé

3/ Aménagement des Rizières : Fonctionnement

Les essais effectués en I95I sur 50 hectares ont permis de dégager les aménagements culturaux à effectuer pour étendre les rizières.

Ces essais ont été compromis par l'absence de tout renseignement sur la hauteur des crues, l'envahissement par le riz vivace, le manque de tracteur lourd.

L'absence de nivellement du terrain, l'impossibilité actuelle d'être entièrement maître de l'eau de crue (absence d'ouvrage d'art) ne permettent pas d'envisager comme on l'avait pensé l'expansion notable de la Station sur des centaines d'hectares. L'absence d'étude du Génie rural limite en effet l'extension des rizières aux terrés hautes du bourrelet.

Une échelle de crue établie au cours de la campagne I95I permet de situer les terrains les plus favorables à la culture du riz sur les bourrelets du Logone, mais cette solution est assez précaire et la présence d'une mission d'étude est nécessaire et urgente pour connaître les possibilités de maîtrise de l'eau.

En I952 les rizières d'essais sont portées à I00 ha. La mise à pied d'oeuvre du TD I8 et l'utilisation du Rome Pow permettront de se débarrasser du riz vivace.

...../...../.....

De plus un centre de modernisation rizicole en milieu africain est organisé à Pouss qui portera sur 370 hectares environ.

La Station de Pouss procède avec le concours de la Région Agricole à la mise en culture contrôlée des rizières appartenant aux planteurs afin d'éviter tout mélange de semences.

Un cadastre des terres est dressé pour faciliter la distribution des terres après les opérations de labour et de semis mécaniques.

Les planteurs ont la charge de l'entretien des rizières et de la récolte.

Faute de moyens la récolte se fera par les planteurs à la main, avec séchage sur le terrain.

Après battage les planteurs porteront leur récolte au centre d'achat de Pouss et recevront un prix déterminé au kg. (prix de 10 Francs le kg diminué d'une certaine somme représentant les travaux d'aménagement, et fourniture de semences, soit 7 francs environ pour la première campagne I952.

Les semences seront entièrement rachetées aux planteurs pour organiser la campagne de I953.

Ce système pourra être amélioré et perfectionné les années suivantes afin de créer un secteur de modernisation avec aide mécanique aux planteurs et rachat de la production.

4/ Transport matériel

L'éloignement de la Station de Pouss, I.550.Kms. au Nord de Yaoundé, ses difficultés d'accès, grèvent le Budget réservé à la riziculture de plus, de I4%. Tout le matériel agricole et les matériaux de construction sont acheminés par la route à très grands frais.

b) Conditions techniques d'exécution

I/ Les constructions seront effectuées en régie
2/ L'achat de matériel a fait l'objet de différents marchés mentionnés ci-dessus.
3/ Aménagement des rizières :

En l'absence de nivellement préalable les rizières sont établies d'après l'échelle de crue installée en I95I, au niveau le plus favorable, ceci limite considérablement les surfaces à mettre en culture. Dans les conditions actuelles sur le bourrelet du Logone peut être mis en culture sur une largeur variable de I00 à 200 mètres entre Pouss et Yagoua.

...../...

De nouvelles surfaces sont en prospection sur les alluvions lègères entre Kéléo et Guirvidig, ou une échelle de crue va être installée par le Service du Génie Rural en Mission à Pouss.

Les rizières forment des surfaces de 4 ha entourées d'une digue de protection.

Un canal de drainage qui sert également d'irrigation est disposé suivant le type de rizière de Bologneiux (Italie).

Les travaux de planification seront effectués au Buldozer dès que ce matériel pourra être utilisé.

Les travaux de défrichement (extirpation du riz vivace) sont effectués par plusieurs hersages espacés au Rome Plow. Cette technique reste à mettre au point.

III - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX -

I/ Construction

Les constructions en dure ne pouvant être entreprises que début 1953. Une provision de ciment, fer à béton, tôle a été faite. Les huisseries métalliques, installations sanitaires et électriques sont achetées.

2/ Equipement en matériel et outillage.

Tout le matériel indiqué ci-dessus est livré sauf le matériel d'étude du riz dont la commande vient d'être passée.

3/ Aménagement des rizières

Les surfaces suivantes sont en voie d'amémagement :

a) 100 ha de rizières pour multiplication des diverses semences de la Station et les essais biologiques.

b) 320 ha en milieu africain (secteur de modernisation). Sous l'impulsion du chef de la Région du Diamaré, soucieux de créer des ressources aux populations du bourrelet du Logone, la Société de Prévoyance fera procéder avec la Région Agricole à la répartition de 19 tonnes de semences et à la mise en culture de 370 ha. de rizières :

50 hectares sur le bourrelet du Logone
320 hectares sur l'ensemble Logone-Guirvidig.

La Station de Pouss apportera son aide mécanique et technique à ce programme de production.

..../.../...

Comme nous l'avons signalé au paragraphe précédent il s'agit de rizières naturelles situées au niveau de crue le plus favorable, comportant de simples diguettes de protection et des canaux de drainage pour la décrue.

Ces rizières sont dispersées dans la plaine et ne dépendent pas d'un système cohérent d'irrigation et de drainage.

4°/ Transport matériel

Le transport du matériel et matériaux est effectué en grande partie.

HYDRAULIQUE AGRICOLE

Dotation IO Millions

I - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES

Le crédit inscrit à cette rubrique est réservé au Service du Génie Rural, nouvellement créé au Territoire.

Avant d'envisager des études ou travaux quelconques il était indispensable de donner aux 3 techniciens arrivés des moyens de travail. Un crédit de 2 millions sur les IO millions a été ouvert à cet effet pour le 2ème semestre de l'exercice I95I/52.

II - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION

a) Caractéristiques :

- Achat de deux pick-up Ford
- Achat de matériel topographique et de mobilier de bureau de première urgence

Ces crédits ne sont qu'une amorce à des crédits beaucoup plus importants qui seront débloqués au titre du prochain programme plan.

F O R E T S

Les travaux forestiers sont à l'échelle d'une vie d'arbre. C'est dire que le Plan Décennal lui-même est un cadre trop étroit pour appréhender dans sa totalité un programme de sauvegarde et d'amélioration de la forêt équatoriale. Aussi, le service n'a-t-il voulu ne lui demander que de petites sommes, de façon à ne pas entreprendre des travaux qui ne pourraient être poursuivis à l'expiration du Plan : en effet, en ce domaine, un abandon d'un an engendre la perte de dix ans d'efforts.

Les travaux du Plan se présentent sous trois aspects. :

1°) Classement de certaines zones forestières constituées en réserves. Ces opérations se sont heurtées à l'incompréhension des populations, détentrices sur ces zones de droits coutumiers, et l'Assemblée Représentative en a demandé la suspension. Cette situation ne saurait se prolonger sans danger pour le domaine forestier camerounais.

2°) Enrichissement de la forêt dense par dégagement des semis naturels ou plantation d'espèces sociales.

3°) Reboisement en savane, principalement dans les régions menacées par l'érosion.

Ces deux derniers groupes de travaux avancent normalement et la consommation des crédits est régulière sous toutes les rubriques.

Néanmoins, jusqu'à ce jour, l'action du Service s'est exercée avec la plus grande prudence en raison des obstacles suivants:

- difficultés de réalisation inhérentes à l'Afrique
- connaissance incomplète de la biologie des formations tropicales
- nécessité de mettre au point des méthodes de valeur certaine car, l'oeuvre étant de longue haleine, rien ne lui est plus funeste que des variations de la technique dues à un départ trop rapide.

Cette phase de mise au point s'est déroulée dans d'excellentes conditions et les résultats obtenus permettent maintenant d'intervenir sur une plus grande échelle avec des moyens sûrs et précis.

ETUDES ET RECHERCHES FORESTIERES (750.000 F C.F.A.)

.../...

Les études effectuées sous ce paragraphe portent sur les points suivants :

1°) inventaire qualitatif et quantitatif de la forêt du Sud-Est du Cameroun par sondages en placeaux de 9 ha répartis par cheminement en mailles de 60 km.

2°) étude des possibilités totales en bois de la forêt de Mangombé - Edéa par sondages en placeaux de 10 ha cubage après abatage à blanc sur 1 ha, en vue de l'installation possible d'une usine de cellulose.

3°) traitements sylvicoles s'appuyant sur la régénération naturelle dans la forêt expérimentale de Koumou.

4°) étude de la biologie des principales essences camerounaises dans les 3 postes phénologiques de Makak, Koumou et Mangombé, notamment des Ekop et du Strophantus camerounais.

CLASSEMENT DES FORETS

Les opérations de classement consistent en la reconnaissance et le levé des parcelles à classer, le dégagement et l'abornement de leurs limites.

Avant 1948, 250.000 ha avaient été classés.

Depuis lors le classement est suspendu et des projets de classement couvrant 500.000 ha sont en instance.

Les travaux se poursuivent sur les parcelles classées dans la région du Mungo où l'opération est au 3/4 terminée. Le travail est effectué par le Service forestier.

ENRICHISSEMENT DES FORETS DENSES -

3 méthodes concourent à l'enrichissement :

- dégagement des semis naturels d'essences précieuses couverts par le sous bois, travail constant devant être répété durant de longues années -
- plantations de jeunes sujets des mêmes essences, là où la densité des semis naturels n'est pas suffisante et pour jalonner les limites des parcelles.
- dégagement liés à un défrichement cultural contrôlé et faisant intervenir l'action du cultivateur autochtone qui respecte et favorise les arbres utiles.

.../...

Les points d'application sont les suivants :

- Conservation forestière de la zone littorale
  - Forêt classée de la Mangombé
  - Forêt de Solié et de Loum.
  - Forêt de Kienké Sud.
  - Chantiers Nkolbewa et Bidou.
- Inspection forestière du centre
  - Forêt classée de Mbalmayo
  - Zamakoé - Ngoandou - Nkolmelen.
- Inspection forestière de l'Ouest
  - Forêt classée Manehas.

Des essais de reboisements en savane ont été entrepris à

- Bafoussam
- Ngaoundéré
- Foumban
- Garoua (Cashiga)
- Maroua (mayo Farengo et mayo Ibbé.
- Fort-Foureau
- Mokolo.

SITUATION FINANCIERE AU 30 JUIN 1952

Crédits d'engagement ouverts au 30/6/52	Crédits engagés au 30/6/52	Mandatement au 30/6/52
75.000.000	57.674.474	34.938.620

-III-

P E C H E

Dotation : 13.000.000
Crédits engagés : 12.000.000
Mandatement : 4.060.000

La grande carence des populations forestières en protéines à conduit à créer une source alimentaire intéressante pour l'élevage en étangs artificiels de poissons de prolificité et de croissance remarquables, les Tilapias -

En 1949 des alevins de Tilapia mélanopleura étaient importés du Congo-Belge- 3 bassins d'alevinage et d'attente étaient crées à Ngo-Ekélé à Yaoundé en attendant une installation plus importante et mieux organisée-
La vallée d'Obili-Melen, au km 4 de la route de Kribi, se prêtait à la création de tout un chapelet d'étangs de production et de leurs annexes- On décida d'y créer le centre d'alevinage de Yaoundé.Un bassin de retenue d'eau et un canal de dérivation d'environ 2 km, furent aménagés pour la fourniture et le contrôle de l'eau -
Un étang de stockage et élevage(Obili)de 2ha,5 fut empoissonné en Mars 1950 avec les produits des bassins de Ngo-Ekélé-
Un deuxième étang de 2ha(Mélen) est terminé et fut chargé dès le début de 1951.

Nous disposons maintenant d'une quantité considérable de Tilapia mélanopleura dont la reproduction et la croissance s'avèrent très satisfaisantes - Aussi la dispersion des alevins dans la zone forestière du Cameroun fut commencée.

A Eséka,Dizangué,Babimbi,Yaoundé,des étangs privés ou administratifs soit une superficie d'une trentaine d'hectares furent alevinés avec un plein succès- Leur exploitation commerciale est d'ailleurs commencée.

En Septembre 1950 à la suite d'une mission d'études au Katanga,étaient introduits 25 alevins de Tilapia macrochir, espèce planctonophage fort appréciée des pisciculteurs du Congo Belge. Mis dans un bassin d'alevinage du centre d'Obili-Mélen,ils se sont reproduits avec un excellent résultat.

Ces introductions ayant été faites avec un plein succès,les travaux de Yaoundé ont permis d'acquérir un stock important de reproducteurs dont la dispersion dans le milieu africain est commencée notamment dans le pays Bamoun où cet élevage prend une telle extension que l'économie du pays peut s'en trouver notablement modifiée.

...../...

LABORATOIRE DE PISCICULTURE -

La laboratoire de pisciculture à créer à Yaoundé, aura pour tâche l'étude des étangs artificiels et des poissons qui sont susceptibles d'y être élevés -

Des bassins d'isolement, pour un ou plusieurs individus, des bassins de frai, par couples séparés, sont nécessaires pour suivre et étudier en détail les reproductions et les croissances -

Un petit matériel de laboratoire et de collection est indispensable pour l'étude des eaux aux points de vue chimique, physique, biologique, ainsi que pour l'étude des plantes aquatiques et des poissons.

Cette opération est en cours de réalisation.

\+

\+ \+

Les travaux déjà effectués ainsi que les succès enregistrés tant sur le plan technique que sur le plan psychologique permettront de lancer la pisciculture sur une plus grande échelle lors du prochain programme plan./-

E L E V A G E

Crédits d'engagement ouverts au 30/6/52	Crédits engagés au 30/6/52	Mandatement au 30/6/52
161.000.000	119.290.540	33.393.011

Insémination artificielle

Les crédits inscrits au titre de cette rubrique ont été consacrés à la Station de WAkwa de Ngaoundéré.

Cette opération comporte :

1°) Construction d'un laboratoire, de stalles de travail : 1.000.000
travaux à exécuter au cours du prochain exercice.

Une première campagne d'insémination est projetée pour le début de la saison sèche 52/53. A cet effet, ont été rassemblés à Wakwa près de mille reproducteurs d'élite des deux sexes, groupant des éléments des trois groupes ethniques de bovins de l'Adamaoua (foulbés, Aku, Djafoun).

Cette campagne aura un double objet, zootechnique d'abord puis psychologique, en effet elle servira à lancer et à vulgariser l'opération parmi les Eleveurs. Si par la suite, nous obtenons des améliorations zébus du Tchad, l'opération sera d'autant plus facile.

2°) Achat de matériel spécialisé : 1.000.000
(appareils pour la préservation des semences, diluants, appareils à injection).

Centre d'insémination et de traitement : 2.000.000

Opération terminée

ont été effectués :

- 3 centres d'immunisation en Cenage Maritime
- Centre d'immunisation de Fort-Foureau.
- Achat d'une bascule pour Dangva et de 3 bascules pour Ngaoundéré.

.../...

- Piste sanitaire de Dafoussam.
- Bain détiqueur de Babadjou.
- Centre et bain détiqueur de Dschang.
- Centre de Yaoundé
- 1 parc à Ngaoundéré.

Aménagement des pistes à Bétail : 4 Millions.

Cette opération est presque terminée

Elle affecte les régions suivantes : Adamaoua, Lom et Kadéi Mbam, Nyong et Sanaga, Sanaga Maritime, Haut-Nyong, pays Bamiléké. L'opération se termine avec les pistes de Yoko, de Lintè, de Mayo Darlé et de Foumban.

Abattoirs frigorifiques

Le succès bien établi, et l'habitude prise à la plus grande satisfaction des éleveurs, marchands de bétail, affréteurs d'avions, bouchers et surtout consommateurs, met le Territoire dans l'obligation de réaliser au plus vite, le projet déjà ancien d'une chaîne de froid, qui s'étend du Nord au Sud, et qui doit comporter trois maillons essentiels :

1°) au départ, des aérodrômes de Maroua, Ngaoundéré et Garoua, des abattoirs de petite capacité frigorifique (200 m3)

2°) à Yaoundé, un relai de consommation et de redistribution à capacité frigorifique relativement importante, quoi que sans excès.

3°) au point terminus de Douala, centre d'affrétage pour les avions en direction du Nord, également un abattoir à grande capacité frigorifique.

ABATTOIRS DE YAOUNDE

En tant qu'abattoirs pour bovins ils fonctionneront encore longtemps avec le rythme qui préside à sa conception. En effet l'apport par les pistes à bétail est loin d'être tari.

En tant que frigorifique, Yaoundé doit recevoir en plus du ravitaillement de tous les jours venu par la route, des viandes et du beurre du Nord ; et servir d'un volant, non seulement capable de ravitailler la ville elle-même, mais encore Douala et, soit par la route, soit par l'air, les villes de plus en plus importantes de la région cacaoyère, et ceci en tout temps : sa situation au milieu du Territoire lui assure une sécurité non négligeable.

Il est prévu une installation commode et avant tout économique,

.../...

des possibilités d'extension si le besoin s'en fait sentir ; de toute fa
le budget local, grâce à des droits d'usage obligatoires et proportionné
pourra facilement en assurer l'entretien.

Sont annexés à ces abattoirs et réserves frigorifiques des installations de récupération des saisies, et des issues, de séchage et de conservation des peaux, et un centre d'apprentissage pour bouchers de brousse, ce qui en accroît singulièrement la rentabilité.

ABATTOIRS DE DOUALA -

Ils doivent être en toute logique plus importants que ceux de Yaoundé, car ils sont destinés à assurer le ravitaillement beaucoup plus considérable et de populations plus évoluées. En outre, c'est un volant possible de réexportation vers les possessions espagnoles et anglaises.

Ils seront reliés aux abattoirs du Nord par le pont aérien et aux marchés à bétail de l'Adamaoua, de Yaoundé, et de l'Ouest, par les pistes à bétail et les deux tronçons ferrés déjà existants, ce qui leur assurera grâce au Froid une triple voie de ravitaillement : l'air depuis Yaoundé et le Nord, et la voie terrestre, à partir des grands marchés de l'Adamaoua.

Ils seront dotés des mêmes aménagements qu'à Yaoundé, avec toutes les garanties de commodité, d'hygiène et de salubrité que réclame une ville en plein essor et évolution.

WAGONS FRIGORIFIQUES -

Opération terminée (achat de 2 wagons et d'un T. 45)

RECHERCHES FORAGES

Les crédits inscrits au titre de cette rubrique couvrent les frais d'études dans le Nord (études des plaines bordant le plateau de l'Adamaoua, plaine de la Vina, étude concernant les points d'eau) 2.000.000 ont servis à acheminer dans le nord un appareil de forage Bénoto, appareil acheté sur les crédits des travaux urbains et ruraux. Cet appareil servira en même temps qu'aux travaux de forage du service de l'Elevage aux travaux d'irrigation, d'assainissement et d'alimentation en eaux des centres ruraux etc. L'extension de l'élevage dans le Nord-Cameroun est conditionnée par la mise en exploitation de paturages inutilisables pendant la saison sèche ; c'est dans ces derniers que des puits doivent être aménagés

SOURCES NATRONEES

Les sources natronées (Lahoré) sont des sources d'eaux très riches en sels, parfois jaillissantes.

Les éleveurs y mènent plusieurs fois par an leurs troupeaux. On peut considérer que, dans ces pays au sol naturellement carencé, ces sources rendent de très grands services à l'élevage.

A l'état naturel, la quantité d'eau débitée ne permet pas l'abreuvage simultané des grosses quantités de bétail qui sont susceptible de s'y rendre. (On a compté à WAKWA en une seule journée jusqu'à 10.000 têtes).

C'est pourquoi il est nécessaire chaque fois que l'on veut tirer parti au maximum de ces sources, de procéder à certains aménagements.

Le crédit de cette rubrique (1 million) a servi à l' achat d'une motopompe pour le Lahoré de Wakwa (Ngaoundéré). L'effort sera poursuivi sur les crédits du programme plan ultérieur pour l'aménagement de divers lahoré qui ont déjà fait l'objet d'études. En règle générale ces aménagements comprendront des travaux de captation, une station de pompage, un réservoir et un abreuvoir.

Equipement du service

Tracteurs, machines agricoles matériel de laboratoire et médicale matériel divers ..... opérations terminées

FERME DE KOUNDEN

A part quelques rares endroits, le Secteur Sud ne prête pas au gros élevage. Par contre le petit élevage y est florissant.

Malheureusement, les races locales sont de format réduit et "longues à venir". Des essais d'amélioration tant au point de vue format que précocité ont été effectués depuis 1935. Essais parfaitement concluants pour les porcins locaux avec des Berkshire - des gains de 50 kgs par tête ont été enregistrés avec le mode d'élevage des indigènes, lequel consiste à laisser l'animal subvenir lui-même à ses besoins.

Quant aux volailles, gain d'une bonne livre par tête par croisement avec les Plymouth. Cette race s'est montrée particulièrement améliératrice puisque depuis 10 ans que la ferme de DSCHANG a disparu nombreux sont encore dans la Région les croisés Plymouth.

Une ferme capable de fournir de nombreux reproducteurs, non seulement en région Banilékó, mais dans tout le secteur Sud, doit permettre en quelques années une sérieuse augmentation du petit élevage en nombre et en poids.

.../...

Consistance de l'opération

Logement européen : 1 case
" africain : 2 cases
" animaux : 24 poulaillers
4 porcheries
2 étables.

Bâtiments de service :

- 1 laboratoire
- 2 lazarets
- 1 cuisine
- 1 château d'eau
- 2 hangars
- 1 atelier
- 1 bain détiqueur
- du matériel agricole
- 3 camions.

CHEPTEL :

- 2 verrats
- 20 truies
- 16 coqs Plymouth.
- Génisses peulh et taureaux Montbéliard.

Travaux en cours - fin des travaux prévue pour fin 1952 - début 1953.

Bien que les travaux ne soient pas encore terminés Kounden fonctionne déjà d'une façon satisfaisante.

AMELIORATION DE PATURAGES : 6 Millions.

Opération terminée

- achat de 2 tracteurs et de semeuses

Wakwa : 3.000 ha de pâturages clos aménagés.

Kounden : 1.000 ha de pâturage.

M I N E S

Crédits d'engagement ouverts au 30/6/52	Crédits engagés au 30/6/52	Mandatement au 30/6/52
38.000.000	33.468.223	32.248.252,5

Les réalisations effectuées sur ce chapitre ont une influence certaine quoique à assez longue échéance. Elles comportent d'une part des bâtiments destinés à grouper la direction, les laboratoires, les magasins, d'autre part des étude.

1°) Construction Direction, laboratoire, magasins.

Dotation 25 millions.

a) laboratoire de chimie minérale ..... Travaux terminés

Le matériel de laboratoire a fait l'objet d'une dotation de 7 millions, grâce au matériel déjà acheté, le laboratoire est dès maintenant en mesure d'effectuer tous les travaux de chimie minérale qui peuvent lui être demandés par les services publics ou les entreprises privées. Par ces diverses opérations et par le tirage et le poinçonnage des ouvrages d'or, le laboratoire est prévu pour être rentable.

b) hangar-magasin ..... Ouvrage terminé

c) Bâtiment principal Mines - Géologie.

- Bâtiment de 2 étages : est en voie d'achèvement, reste à effectuer quelques finitions, édification des fours de fusion, plombeuse de fusion d'or, et des fours à mouffles, installation de la force électrique.

d) Centre de Bétaré Oya.

Ce centre comprend 2 cases et un bureau école. Ces bâtiments doivent permettre de fixer un ingénieur des Mines et ultérieurement un géologue au centre des exploitations d'or où il faut réaliser de toute urgence un travail technique important (reconnaissance de filons et passage à l'activité souterraine). Le programme d'activité du Bureau

.../...

Minier dans le secteur aurifère du Haut Lon et les projets de mécanisation de la Société Minière de Pétaré imposent également un renforcement de cette subdivision minière.

e) Etudes et recherches Minières.

La dotation de ce paragraphe couvre l'achat de documentations les frais de fonctionnement d'un cours d'agents miniers qui a été institué il y a 4 ans pour former des topographes, et éventuellement des chefs de camps pour l'exploitation minière, enfin des études de problèmes minier (études).

I N D U S T R I A L I S A T I O N

Crédits d'engagement ouverts au 30/6/52	Crédits engagés au 30/6/52	Mandatement au 30/6/52
77.000.000	63.714.328	61.355.444

La réalisation principale inscrite sous cette rubrique est la construction des nouveaux ateliers de Yaoundé.

Coût de la construction : 59.000.000
(avec les travaux complémentaires)

équipement en machines-outils : II.000.000

soit un ensemble d'une valeur de 70.000.000

La construction des ateliers (6.000 m2 couverts) est maintenant terminé.

Les livraisons de matériel sont également terminées.

La chute naturelle d'Edéa etl'importance du débit d'étiage (350 m3 seconde) de la Sanaga, ont permis l'établissement d'une centrale dans des conditions relativement faciles. Si bien que la charge financière répartie sur la production escomptée de I50 millions de KWH donne un prix de vente moyen du KWH faible (6,95 francs CFA). La chute serait donc très intéressante si toute la production devait être utilisée.

En fait, la région Edéa-Douala utilise actuellement moins de 6.000.000 KWH avec une pointe maximum de 500 KW. D'autre part le branchement sur la centrale des principales usines de cette région qui actuellement fabriquent leur courant, l'électrification du Chemin de fer, l'accroissement de consommation des usines de Douala ne résoudront pas l'utilisation de la production d'Edéa.

Le transport du courant sur de très longues distances étant actuellement prématuré il est apparu nécessaire d'envisager de nouvelles installations consommatrices d'énergie sur l'axe Edéa-Douala.Une convention a donc été passée au titre de ce chapitre, avec la Société Electro-Chimie d'Ugine, pour étudier les diverses possibilités d'utilisation des excédents d'énergie par des industries de transformation, étant entendu que ces industries devront autant que possible utiliser

.....//.....

des matières premières du pays et fabriquer des produits utiles à l'activité économique générale du Territoire du Cameroun.

Les résultats de cette étude ont d'ores et déjà été publiés.

E L E C T R I F I C A T I O N

Crédits d'engagement ouverts au 30/6/52	Crédits engagés au 30/6/52	Mandatement au 30/6/52
1.082.000.000	1.003.883.815	862.251.235,5

/ E T U D E S /

I - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

Les travaux d'électrification du Territoire ne pouvaient être entrepris avant d'avoir procédé aux études indispensables à leur réalisation.

Des études hydrologiques (mesures de débit, pose d'echelles et observationspériodiques le cours d'eau) ont été effectuées dans un double but : navigation et équipement hydro-électrique.

Les centres du Territoire ne pouvant être équipés avec l'énergie hydro-électrique ont fait l'objet d'études confiées à l'[illegible].F. prévoyant pour chaque centre un réseau de distribution et une centrale Diesel. Ont été aussi établis les dossiers sommaires et les avant-projets d'électrification discutés, de GAROUA, MBTI, ESEKA, [illegible]OLOMA, MBERTOUA, NGAOUNDERE, M'BALMAYO, SANGMELIMA, et ATONG-[illegible]NG.

L'électricité de France poursuit actuellement les études pour l'équipement hydro-électrique des chutes de la Lobé à Kribi et de la Vim à Ngaoundéré.

D'autre part, une mission d'Electricité de France est venue au Territoire afin d'apurer les comptes travaux de la C.C.D.E. pour les centres de DOUALA, YAOUNDE, N'KONGSAMBA, MAROUA.

L'économie réalisée par le Territoire à la suite de ce contrôle est de l'ordre de 50 millions.

x-"-x-"-x-"-x-"-x

.../...

II - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION.

Les études hydrologiques sont effectuées sous le contrôle de l'O.R.S.O.M. et de l'I.R.C.A.M.

Un ingenieur hydrologue muni d'un véhicule tous terrains (power-wagon) effectue des relevés périodiques sur les rivières.

Les études d'électrification et le contrôle des travaux ont fait l'objet d'une convention passée avec l'E.D.F. qui a détaché au Territoire 3 ingénieurs, 1 comptable et 3 adjoints techniques.

Les principes adoptés pour l'électrification des différents centres sont :

- I réseau de distribution en 15 000 V desservant les postes,
- I réseau de distribution en 220/380 V desservant la clientèle,
- 1 centrale électrique Diesel d'une puissance installée variant entre 100 et 300 ch suivant l'importance des centres.

x-"-x-"-x-"-x-"-x-"-x

III - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX.

Les études et les avant-projets sont actuellement entièrement terminés sauf en ce qui concerne les équipements hydroélectriques

o o o
o

IV - SITUATION FINANCIERE

a) Dotation en engagement: 31.000.000

b) Dépenses : 25.000.000

../..

/DOUALA/

I - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES.

En 1946 la ville de Douala ne disposait que d'une installation électrique rudimentaire réalisée en 1930 par la Compagnie de distribution électrique (C.C.D.E.E.). Cette Société s'étant contentée d'exploiter les installations sans agrandir le réseau, en 1947 on s'est trouvé devant la nécessité d'entreprendre des travaux très importants pour faire face à la consommation d'énergie :

- renforcement de l'ancien réseau ;
- construction d'un poste de répartition à la centrale de Koumassi;
- extension des réseaux haute et basse tension de la ville;
- construction d'une nouvelle centrale électrique à Bassa.

Douala s'est considérablement développé depuis 1940 et la consommation de plus en plus importante d'énergie électrique atteint actuellement près de 6.500.000 KWH, pour l'année 1952.

En plus des travaux de réseau il a été nécessaire de faire face à une production d'énergie que l'ancienne centrale n'était pas en mesure d'assurer.

L'étude de la construction de cette nouvelle centrale a été confiée à l'Energie Electrique du Cameroun qui aujourd'hui remplace la C.C.D.E.E. comme exploitant de la distribution d'énergie électrique à Douala.

Les ouvrages ainsi réalisés ont contribué au développement industriel et commercial de la ville et ont permis l'électrification des villages africains.

.../...

II - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION.

Les anciennes installations comprenaient une centrale d'une puissance de 2.200 KVA. La production d'énergie étant assurée en 5.500 Volts, la distribution en 115/200 Volts.

L'extension de la ville n'a pas permis de conserver la tension de 5.500 Volts, et tous les quartiers situés dans la périphérie de Douala ont dû être alimentés en 15.000 Volts afin de diminuer les chutes de tension en ligne.

L'ancien réseau a cependant été maintenu à 5.500 Volts.

La C.C.D.E.E' était la seule entreprise installée au Territoire capable d'effectuer des travaux aussi importants.

Un marché de gré à gré, passé le [illegible] Décembre 1947 et prévoyant un montant de travaux de 17.300'000 francs, devait permettre les études et la réalisation des travaux d'extension du réseau.

L'augmentation des prix d'une part et l'accroissement de plus en plus important de la consommation d'énergie à Douala d'autre part ont obligé à porter le montant des ouvrages de distribution à 148.600.000 en Avril 1948, puis à 250 millions.

Le principe adopté pour l'extension du réseau a été le suivant :

1° - Construction d'un poste de répartition permettant de distribuer une partie de l'énergie en 5.500 Volts (pour l'ancien réseau et quelques nouveaux postes placés à proximité);

2° - distribution en 15.000 Volts dans les nouveaux quartiers.

Toutes les lignes électriques ont été efectuées sur poteau béton et conformément aux normes employées par l'E.D.F. en France.

Les postes de transformation comportent tous une cellule de réserve permettant l'accroissement de la puissance par adjonction d'un second transformateur.

Chaque poste peut être équipé avec 2 transformateurs de 150 KVA environ.

Pour ce qui concerne la production d'énergie, il a été décidé de commander 3 groupes électrogènes de 1.000 ch. Cet achat a été effectué à la S.G.C.M. par l'intermédiaire du Département (marché N° 6031 du 16 Novembre 1948 et ses avenants). .../...

L'ancienne centrale de la C.C.D.E.E. était trop petite pour recevoir ces nouveaux groupes. En raison des litiges existant entre le Territoire et le concessionnaire, il a été décidé de construire une centrale électrique à Bassa, sur le Terrain choisi par l'ENELCAM pour l'édification du poste de transformation destiné à la reception de l'énergie en provenance de l'usine hydroélectrique d'Edéa.

Dès que la construction de la centrale de Bassa a été entreprise et pour satisfaire les nouveaux besoins le Territoire a commandé un 4ème groupe de 1.000 ch. Ce dernier doit en principe être installé pour Décembre 1952 et permettra d'attendre que l'usine hydroélectrique d'Edéa soit mise en service.

Au point de vue technique, cette centrale se compose d'une salle des machines de 30 m. sur 12 m 50. Tous les auxiliaires (groupes moto-pompe, réservoirs pour combustibles et lubrifiants ainsi que la câblerie) ont été mis en sous-sol.

Les alternateurs des groupes étant prévus en 1.000 V le câblage a été fait suivant le type "Schéma Bloc" c'est-à-dire couplage direct entre alternateur et transformateur.

Le refroidissement des moteurs s'effectue par circulation d'eau en circuit fermé dans le sens suivant :

- chateau d'eau,
- groupes,
- bache d'eau froide et refoulement au château d'eau,

3 réservoirs à combustible de 30 M3 chacun complètent les installations.

Cette centrale a été pourvue aux frais de l'Energie du Cameroun d'un pont roulant de 5 T et d'un pont roulant de 35 T, ce dernier pouvant servir au découvage des transformateurs 90/15 KV de 10.000 KVA et au démontage des groupes dont le bloc moteur pèse près de 24 tonnes.

x-"-x-"-x-"-x-"-x

III - <u>ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX</u>

Tous les travaux confiés à la C.C.D.E.E. sont actuellement entièrement terminés et mis en service.

La centrale électrique de Bassa a été terminée en Février 1952 et dessert actuellement la ville avec ses 3 groupes de 1.000 ch. Elle est couplée en parallèle sur la centrale de Koumassi car elle serait à elle seule insuffisante pour tenir la puissance de pointe

.../...

(près de 2.200 KW actuellement).

Le massif du 4ème groupe électrogène a été effectué en même temps que le génie civil de la centrale. Ce groupe est actuellement terminé et réceptionné en usine. Son expédition a eu lieu en juin 1952, et son arrivée à Douala est imminente.

/YAOUNDE/

1° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

Avant I947 Yaoundé ne possédait qu'un réseau électrique de fortune alimenté par des petits groupes de l'Administration (Garage administratif)et les supports étaient soit des potelets en tube d'acier datant d'avant la guerre de L9I4, soit des rails de Chemin de fer. Souvent les isolateurs étaient fixés sur les arbres.

Doter Yaoundé d'une centrale électrique et d'un réseau de distribution était indispensable.

Aucune société métropolitaine n'envisageait d'investir des capitaux pour cette réalisation.

Afin d'éviter que les amortissements financiers ne grèvent le prix du KWh et que ce prix ne constitue une entrave au développement de la consommation, le Territoire a fait appel aux crédits du FIDES.

Les installations de Yaoundé ont été mises en service en mai I95I et dès maintenant la Centrale électrique construite se révèle insuffisante. La puissance installée est de 390 ch, et deux nouveaux groupes de 750 ch chacun sont commandés.

L'usine dessert tous les services publics, l'usine des eaux, des scieries, l'usine Bastos (tabac), ainsi qu'un grand nombre d'artisans et de petits abonnés Européens et Africains.

2° - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION.

Par analogie avec Douala les tensions de distributions choisies sont :

en moyenne tension : 5.500 Volts et I5.000 Volts
en basse tension : II5/200 Volts.

La valeur de I5.000 Volts résulte du fait que la Centrale électrique a été installée à 10 Km de la ville à l'emplacement de la station de pompage des eaux.

...../...../...

Les ouvrages comprennent :

1° - Une Centrale électrique en charpente métallique comportant :

a) un appentis destiné à loger les tableaux, les cellules des disjoncteurs et les transformateurs ;

b) un appentis réservé à la station de pompage des eaux et équipé de certains services auxiliaires de la Centrale (électro-compresseurs et électro-pompes).

Cette centrale est équipée de 3 groupes "SGCM" (2 325 ch, 1 de 240 ch) et de tous les auxiliaires pour la régulation, le contrôle, le refroidissement de l'eau, le stockage du combustible, les transformateurs élevateurs, ainsi que l'appareillage de sécurité.

2° - Un magasin garage.

3° - Les logements pour le personnel d'exploitation (chef de centrale et mécaniciens de quart).

4° - Un poste de répartition à Messa recevant le I5.000 Volts de la Centrale et distribuant :

En I5.000 Volts sur la boucle extérieure de la ville,
en 5.500 Volts dans les postes de distribution en ville,
en I27/220 Volts dans une periphérie de 1 Km environ.

5° - Les réseaux de distribution comprenant :

25 km de lignes aériennes I5.000 Volts (dont 12 km reliant la Centrale électrique au poste de Messa),
5,5 km de lignes en câbles souterrain,
27,5 km de lignes de distribution,
15 postes de transformation de distribution publique.

6° - Un bâtiment administratif à étage avec magasin de vente, bureaux et 2 logements.

Tous les ouvrages désignés ci-dessus ont été confiés en I947 à la Compagnie Coloniale de Distribution d'Energie Electrique qui à l'époque était la seule entreprise installée au Cameroun, spécialisée dans l'équipement électrique.

...../...../.....

Une convention approuvée en Décembre I947 prévoyait l'exécution des travaux et la gérance de l'exploitation.

Les projets initiaux ont été étendus au fur et à mesure du développement de la ville, jusqu'à atteindre le montant actuel de 250.000.000.

3° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX -

Tous les ouvrages ci-dessus sont entièrement terminés et mis en service depuis mai I952. La production demeurant insuffisante eu égard au développement de la ville, deux groupes supplémentaires sont en cours de commande.

N K O N G S A M B A /

I° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

Après DOUALA et YAOUNDE, N'KONGSAMBA est la ville la plus importante du Cameroun. C'est un centre commercial et agricole en plein essort. L'existence d'industries, telle que scierie et usine à café justifient la construction d'une centrale électrique et d'un réseau de distribution.

L'énergie électrique contribue grandement au développement économique et social du pays et malgré la faible consommation actuelle, l'exploitation pourra devenir rentable.

2° - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION -

Une convention a été passée avec la C.C.D.E.E. pour les études d'électrification de la ville, la construction des ouvrages et leur exploitation.

Les travaux réalisés comprennent une centrale électrique équipée de :

- 2 groupes électrogènes (160 et 320 ch) et de leurs accessoires,
- 1 magasin garage,
- 3 logements d'exploitation,
- 1 bâtiment administratif avec magasin de vente, bureau et 2 logements,
- 1 réseau de distribution comprenant : 4,6 km de lignes aériennes en 5.500 V et 7,5 km lignes de distribution en 115/200 ;
- 6 postes de transformation de distribution publique.

..../.../...

Les tensions choisies sont celles adoptées pour les autres centres du Territoire.

La centrale est prévue pour recevoir un groupe supplémentaire de 320 ch.

Les lignes électriques sont du type sur support en béton armé, identiques à celles construites en France par l'E.D.F.

Les postes de transformation sont prévus avec 2 cellules afin d'être équipés ultérieurement de 2 transformateurs de I50 KW.

3° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX -

Tous les ouvrages entrepris sont actuellement entièrement terminés et mis en service. L'exploitation a commencé le I4 Juillet I95I.

/DSCHANG/

I° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

La ville de DSCHANG possédait un barrage construit en I9I4 et remis en état en I940. Ce barrage était utilisé pour faire tourner une petite turbine de 35 KW à peine suffisante pour les besoins du centre administratif.

L'existence du barrage et les ouvrages d'exploitation relativement réduits, ont fait choisir DSCHANG comme la 5ème ville à électrifier.

2° - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION -

Après un appel à la concurrence les travaux ont été confiés à la Société MEUNIER & C°.

Un marché approuvé le 11 février 1950 prévoyait que le coût de cette électrification s'éléverait à 33.322.974 Fr.

Par suite de la majoration des prix et de l'augmentation dans la masse des travaux dues à certaines imprévisions de l'Entreprise, ce montant atteint actuellement 60.000.000

Les ouvrages comprennent :

- la construction d'une petite centrale alimentée par la rivière MENKENG sur laquelle était édifié le barrage et la restitution dans la rivière LEFOK confluent de la Menkeng avec une dénivellation moyenne de 63 m ;

....//....

- la prise d'eau dans la réserve, accolée au barrage et d'où part une conduite d'amenée en béton armé ;
- une conduite d'amenée en béton armé de 376 m de long et d'un diamètre de 800 MM qui aboutit à une chambre de mise en charge (chambre d'équilibre). Trois regards de visite sont prévus le long de cette conduite ;
- une chambre de mise en charge en béton armé de 4m × 1,30m et de 5,5 m de haut, munie d'une vanne de tête et d'une grille ;
- la conduite forcée de 261 m de long primitivement prévue en béton armé et qui sera vraisemblablement réalisée en acier en raison des difficultés de réalisation.

Cette conduite a également 800 mm de diamètre. A son arrivée à la centrale elle se répartit en deux tubulurès de 500 mm aboutissant aux turbines ;

- un réseau de distribution comportant :

  3,5 km de ligne aérienne 5. 500 V,
  7,5 km de ligne aérienne distribution en 115/200 V,
  3 postes de distribution publique pouvant recevoir des transformateurs de 150 KVA.

La puissance installée à la centrale est de 330 KVA répartie sur deux groupes.

L'équipement de la centrale comprend :

- 1 tableau divisé en : 1 panneau de régulation et de contrôle par groupe,
  1 panneau pour les services auxiliaires,
  1 panneau de départ ;
- 1 poste élévateur avec 6 cellules dans lesquelles sont logés les transformateurs et les dijoncteurs.

3° - <u>ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX</u> -

Le génie civil est entièrement terminé à l 'exception de la conduite forcée pour laquelle l'entreprise hésite entre la solution béton armé ou acier.

Le réseau de distribution est entièrement levé et en cours d'équipement.

Les postes de la transformation de la centrale et les postes de distribution sont également en cours d'équipement.

Les ouvrages seront vraisemblablement terminés en octobre I952.

DEVELOPPEMENT SOCIAL

Qu'il s'agisse de programme de développement social ou de programme de développement économique, l'objectif reste en définitive "l'accession de la population autochtone à la vie moderne".

Si un chapitre de ce rapport sur le plan général d'équipement du Cameroun est consacré à l'exposé des projets "sociaux", c'est pour obéir à la nécessité de sérier les grands ensembles d'opérations.

En effet, les conséquences sociales du Plan ne sont pas limitées aux travaux dont les grandes lignes sont décrites ici. Sans vouloir aborder une discussion de doctrine sur le point de savoir s'il existe un domaine particulier à l'économique et au social, - ce nouveau substantif étant pris bien souvent comme synonyme de philanthropie -, on constatera que les programmes de production ou d'infrastructure forment un tout, dont les éléments sont difficilement dissociables, concourant à l'élévation du niveau de vie des populations camerounaises.

Ce niveau de vie sera développé

- par mise à la disposition de la matière de quantités accrues de vivres à forte valeur nutritive (viande, poisson, riz, arachides, huile de palme.
- par accroissement des rendements de la production par habitant pour ses produits de consommation intérieure,
- par mobilisation, en conséquence, d'un plus grand nombre de producteurs s'adonnant aux activités d'exportation.

Ce développement de la productivité aura donc pour effet d'assurer un meilleur équilibre physique et une plus grande aisance matérielle. Le mouvement commercial en valeur dont on espère qu'il triplera en est un des meilleurs indices.

Il convient de souligner, puisqu'il est question de productivité, que celle-ci, facilitée par l'assistance technique et l'apport de capitaux, ne saurait se développer pleinement sans la volonté du producteur d'adopter un rythme et des méthodes de travail efficaces.

Ces observations faites, seront étudiés sous le titre de programme de développement social, les projets d'urbanisme et d'habitat, ceux de distribution d'eau et d'électricité, concourant à une amélioration des moyens de vie matérielle puis les projets relatifs à la valorisation intellectuelle et professionnelle de l'individu que dispense l'Enseignement, ceux enfin de la Santé Publique du Territoire dont l'action s'exerce dans les domaines de la médecine préventive et curative.

...../...

SERVICES SOCIAUX

SANTE PUBLIQUE

Crédits d'engagement ouverts au 30/6/52	Crédits engagés au 30/6/52	Mandatement au 30/6/52
512.500.000	358.569.514	232.817.854

Le programme :

L'activité du service [illegible] n'avait cessé depuis 1919 de s'étendre. Les résultats acquis [illegible] notamment dans le domaine de la lutte contre la trypanosomiase et plus généralement contre les maladies démographiques avaient permis de relever de façon importante le niveau des populations locales.

La mise en oeuvre du plan décennal ne devait donc pas avoir pour effet de remettre en cause une politique sanitaire efficace mais seulement de renforcer les moyens mis en service de cette politique dont les points essentiels sont rappelés ci-après :

1°) Prophylaxie des grandes endémies tropicales.

Assainissement des centres urbains, dépistage et diffusion de l'hygiène parmi les populations locales pour un service spécialisé, doté d'équipes volantes de moyens de transport autonomes et d'un matériel médico-sanitaire important : le Service d'Hygiène mobile et de Prophylaxie (S.H.M.P.)

2°) Traitement des maladies tropicales par utilisation d'un réseau d'hôpitaux, dispensaires et postes anterieurs.

3°) création de centres spécialisés : Maternité, traitement ou prophylaxie des grandes maladies démographiques nécessitant l'isolement des malades, léproseries, centres psychiatriques, - centres antituberculeux.

4°) soutien aux institutions privées ayant une importante activité médicale (Missions).

Bien que l'effort principal ait été [illegible]orté sur un nombre limité de formations sanitaires importantes [illegible] l'hôpital Laquintinie et l'hôpital mixte de Yaoundé, le programme de petits travaux aura coûté environ 200 millions et aura doté le Territoire d'un important réseau de Postes sanitaires que celui-ci n'aurait pu constituer sur ses ressources normales

.../...

en moins de 20 ans. (51 petits dispensaires ruraux, I7pavillons d'hospitalisation, une lèproserie ...) - au demeurant les programmes en cours englobent plusieurs ouvrages d'une capacité appréciable telle que l'hôpital de Foumban, celui de Ngambé, de Mbanga, l'agrandissement de l'hôpital Laquintinie et l'hôpital de Yaoundé.

Le prochain programme plan permettra de parfaire l'infrastructure du service de Santé.

Etat d'avancement des travaux -

Moyens de transport - Matériel et équipement : 74 Millions.

Transport

Etablissements Hospitaliers) I2 ambulances. Voitures diverses) entièrement livré

Hygiène mobile et prophylaxie) 10 camions - 19 jeeps - 1 pickup : entièrement livré

Matériel et équipement

a) établissement hospitaliers

Matériel radio et radiothermie, clinix, tetrablocs, chirosécurix ..... entièrement livré.

b) Lutte anti-palustre.

5 Millions pour achat véhicules et matériek de pulvérisateur livré

c) Service d'hygiène mobile

- 3 D 7) non livrés
- 2 D2 avec charrues) livrés
- 4 appareils de projection et films. éducatif) livrés

Constructions. -

Etablissements hospitaliers 359 Millions.

Douala (113)

- Pharmacie régionale)
- Aménagement maternité) terminés
- 2 pavillons d'hospitalisation Laquintinie)
- Adduction d'eau de Laquintinie)

...././/..../

Yaoundé

- Maternité : en cours

- Magasin pharmacie centrale
- Cuisines, installations sanitaires
- Travaux d'aménagement

} terminé

Adamaoua

- 3 pavillons d'hospitalisation, 2 à Ngaoundéré 1 à Meiganga
- 3 logements de Médecin à Ngaoundéré, Meiganga Banyo.
- 3 dispensaires à Meiganga, Tignéré, Banyo.
- 3 postes antennes à Wak, Doua, Lokoti.

} terminé

Bamiléké

- 1 dispensaire à Bandjoum - gros oeuvre poursuivi sur chapitre 119
- 3 postes antennes à Balessing, Babadjou et Fonopéa.
- Equipement de l'hôpital Ad Lucem de Bafang.

} terminé

- Base de dépistage S.H.M.P. de Dschang en cours.

Bamoun

- 2 postes antennes à Mayap et Magba - Travaux terminés

Bénoué

- Aménagement du bloc opératoire de Garoua
- 1 maternité à Garoua
- 2 dispensaires à Guider et à Poli.

} terminé

Haut-Nyong

- Léproserie de Madouma à Abong-Mbang comprenant :
  - 2 pavillons d'hospitalisation
  - communauté des soeurs.
  - 1 dispensaire
  - 1 logement d'aumonier

} terminé

Kribi

- Poste antenne de Bipindi (gros oeuvre achevé sur chapitre 119)

.../...

Région du Lom et Kadéi

- Maternité à Batouri
- Formation sanitaire de Bétaré-Oya :
- 1 dispensaire
- 2 pavillons d'hospitalisation
- 1 pavillon chirurgical
- 1 maison de médecin .
- 1 maternité
- cuisine, magasin, adduction d'eau
- 1 pavillon d'hospitalisation, 1 maternité et 1 dispensaire à Bertoua.
- 4 postes antennes à Goura, Deng-Deng, Nguelebok; mararaba.

} terminé

Mbam

- 1 cité d'infirmiers à Dafia
- 2 dispensaires à Ntui et Yoko
- 7 postes antennes - Yangbéné, Bankim, Ombessa Linté, Nguila, Nitoukou

} terminé

- Goura (en cours)
  à entreprendre : Poste antenne de Yambassa
- Immeuble Habitation bureaux du médecin de Dafia (finition en cours).

Mungo Nkam

- 1 pavillon d'hospitalisation et 1 dispensaire à Nkongsamba
- 2 Postes antennes (Mandjo et Mbouroukou)

} terminé

- 1 pavillon d'hospitalisation à Yabassi (finition en cours)
- Hôpital de Mbanga : en cours de passation de marché.

Nord-Cameroun

- 2 dispensaires (Kaélé et Mora)
- Climatisation salles d'opération

} terminé

Région du Ntem

- 2 dispensaires (Djoum, Ambam)
- 7 postes antennes (Oveng, Nkmeyong, Essangwout, Mossol, Mezéssé, Mekomengona, Biwong

} terminé

- 2 Postes antennes (Mamézame et Efoulane) en voie d'achèvement.

.../...

Dja et Lobo

- Léproserie de Nden - Sangmélima - en cours.

Nyong et Sanaga

- 1 Maternité à Nanga-Eboko
- 1 pavillon d'hospitalisation à Obala
- 1 dispensaire à Mvog-Ada
- 2 Postes antennes de Bikoué, Nkolkossé

} terminé

- Groupe mobile de traitement (S.H.M.P.) de Sa'a : en cours
- 6 Postes antennes (Minta, Lembé, Ntsem, Atega, Nkongzok et d'Essazok) en voie d'achèvement.

- Logement Médecin Chef centre Jamot
- 2 pavillons pour sommeilleux centre Jamot

} en cours

Sanaga maritime

- 1 Maternité à Edéa
- 2 pavillons d'hospitalisation de Ngambé
- logements d'infirmiers à Edéa et Eséka
- 2 Postes antennes (Mouanko, Makak)
- dispensaire de Ngamba

} terminé

Wouri

- 1 Poste antenne à Nyalla ..... terminé

Institut d'hygiène /70 M./ Projet à l'étude

Pharmacie centrale /6 M./ Hangars, Magasins, en cours de construction

.../...

E N S E I G N E M E N T

Crédits d'engagement ouverts au 30/6/52	Crédits engagés au 30/6/52	Mandatement au 30/6/52
405.900.000	328.640.306	221.597.611

Sur les deux milliards cinq cents millions prévus au plan décennal pour la réalisation du programme de l'Enseignement public et privé, une dotation totale de 372.900.000 francs a été attribuée à la Direction de l'Instruction Publique Camerounaise et aux Missions au titre du premier plan quinquennal qui se terminera le 30 juin I952.

Ce chiffre qui peut paraître faible puisqu'il ne représente que la huitième des dotations totales prévues, se justifie néanmoins si l'on songe au problème posé par laréalisation d'un volume énorme de constructions, alors qu'en I946 il n'existait au Territoire que 3 ou 4 entreprises susceptibles d'aborder les importants travaux qu'imposait l'équipement économique et social du Cameroun.

Il va sans dire que cette situation s'étant considérablement améliorée au cours des dernières années, la réalisation du second plan quinquennal ne présentera plus les mêmes difficultés.

D'ores et déjà les réalisations effectuées pour le Développement de l'enseignement font sentir leur influence dans tous les ordres d'enseignement.

A - ENSEIGNEMENT PRIMAIRE -

Bien qu'en règle générale, il ait été admis que l'enseignement primaire devait être à la charge du Budget local, deux exceptions ont été admises pour lesquelles des crédits FIDES ont été accordés.

a) Reconstruction de certaines écoles Régionales particulièrement déshéritées. Le remplacement par des bâtiments neufs exécutés en matériaux définitifs d'écoles comportant en général une dizaine de classes installées dans des paillottes aurait constitué pour les finances du Territoire une charge trop lourde. Seul l'apport massif de crédits suffisants a permis de réaliser cette rénovation indispensable.

..../...

b) Dans le Nord, ou il était indispensable de faire appel aux crédits du FIDES pour lancer rapidement le programme de scolarisation.

B - ENSEIGNEMENT SECONDAIRE

L'effort de scolarisation n'est réalisable qu'à la condition de former rapidement des maîtres nombreux, munis de diplomes suffisants. L'école Supérieure de Yaoundé grâce aux crédits du FIDES a donc été transformée en Lycée. L'amélioration de ses installations a pû être commencée, mais comme il est apparu qu'il était indispensable de transporter ailleurs un établissement appelé à doubler d'importance, d'importants crédits sont prévus au titre du prochain programme plan.

Le collège Moderne de Nkongsamba est de création récente, commencé en 1946, il reçoit actuellement près de 400 élèves. Il sera dans un proche avenir, agrandi d'une Ecole Normale d'institeurs à laquelle il servira de pépinière.

Le Collège de filles de Douala a pendant le même temps vu s'améliorer ses installations d'internat, ce qui lui permettra, lorsque les travaux seront terminés, de recevoir 150 élèves.

Le problème de la formation des maîtres n'a pas manqué d'attirer l'attention des Missions. Grâce à des subventions du FIDES (section générale) les missions Catholiques ont pû créer les collèges de Yaoundé, Efok, la mission Protestante l'institut de Libamba-Makak.

C - ENSEIGNEMENT TECHNIQUE ET PROFESSIONNEL

C'est cet ordre d'enseignement qui, avec environ 220 millions de dotations, a le plus largement, bénéficié des crédits du premier quinquennal.

L'importance des besoins en main d'oeuvre qualifiée nécessitée par la réalisation du programme d'équipement a mis en évidence la pénurie quasi totale dont souffrait ce pays.

La réorganisation de l'Ecole Professionnelle en vue de la formation de personnel enseignant pour les Centres d'Apprentissage à nécessité la construction de vastes ateliers pourvus d'un équipement moderne. A la rentrée dernière une partie de ces ateliers a été mise en service. Au Ier octobre prochain, l'ensemble des nouvelles installations permettra de recevoir 200 élèves et d'annexer un Centre d'Apprentissage pour tous métiers industriels.

Etat d'avancement des travaux.

Collège Moderne et C.F.P. GAROUA

Justification.- Le Plan d'équipement établi en 1946 prévoyait la création dans le Nord-Cameroun d'un établissement d'enseignement .../...

secondaire doublé d'un Centre d'Apprentissage. De par sa situation géographique GAROUA fût choisie comme lieu de ces réalisations.

La scolarisation primaire des régions considérées s'avérant plus lente qu'il n'était prévu à l'origine, il fût décidé de surseoir jusqu'à nouvel ordre à la création du Collège Moderne (remplacé par un cours complémentaire installé à PITOA) et la totalité des crédits alloués jusqu'à ce jour, soit 35 millions sera consacrée à la réalisation du Centre d'Apprentissage destiné à la formation d'ouvriers du bois et du fer recrutés parmi les jeunes gens résidents entre l'Adamaoua et le Tchad.

Consistance de l'opération. - Le Centre d'Apprentissage, situé à la sortie de Garoua sur la route de Maroua comprendra :

a) Un atelier de mécanique de 30 x 15 m.
b) Un atelier bois de 20 x 10 m.
c) Un bâtiment comportant 2 classes, une salle de Dessin, un magasin et un Bureau - Dimensions 30 x 8 m.
d) Trois dortoirs avec installation sanitaire. Dimensions de chaque bâtiment 25 x 8 m.
e) Un réfectoire avec cuisine et magasins de 20 m x 8 m.
f) Un logement du Directeur
g) Deux logements de P T A (EL)
h) Cinq logements pour personnel africain (EL)

Etat d'avancement des Travaux au 30/6/52

a) Achevé
b) Charpente en cours de montage
c à f) Pas commencé
g h -"-

Collège Moderne et C.F.P. de Nkongsamba

a) Collège Moderne
- un bâtiment à 4 classes, cuisine, réfectoire..... terminé
- un bâtiment à 4 dortoires ..... terminé
- un bâtiment à 4 classes ..... Travaux en cours

b) Centre d'apprentissage

Lors de l'élaboration du Plan décennal il avait été envisagé d'adjoindre une Section Technique au Collège Moderne de Nkongsamba ; mais on s'aperçut très vite que, pendant de nombreuses années encore, l'Ecole Professionnelle de Douala suffirait aux besoins en techniciens du Territoire et que la formation d'ouvriers qualifiés posait le problème le plus urgent à résoudre. Il fut donc décidé de créer à Nkongsamba, non plus un Collège Technique mais un Centre d'Apprentissage

La construction de locaux d'internat a été lancée .../...
en Juin 1952

Reste à effectuer

- Atelier bois
- logement du Directeur
- 5 logements.

Ecole artisanale de Dafoussam.

- Un logement pour les directeurs ..... non commencé
- Un bâtiment atelier .... terminé
- Un bâtiment classe ..... terminé
- Un dortoir ..... travaux en cours
- Un réfectoire et Une infirmerie ..... travaux non commencés
- 1 logement terminé, 5 logements non commencés

Centre de Formation Professionnelle d'Ebolowa

Travaux non commencés par suite d'une carence de l'entrepreneur.

Centre de formation professionnelle de Douala

- Travaux terminés

Centre de formation professionnelle d'Edéa

- Ateliers ..... terminé à 90 %
- Classes ..... terminé à 90 %
- Dortoir - refectoire ..... en cours
- Infirmerie ..... terminé à 90 %
- Logements ..... non commencé

Ecole Professionnelle de Douala

- 1 fosse de visite
- 1 garage
- 2 ateliers
- 1 magasin général
- Raccordement au réseau électrification
- clôture

} terminé ou en voie d'achèvement.

- agrandissement du pavillon d'internat
- construction du pavillon d'internat bibliothèque
- salle des professeurs.
- Amphithéatre et salle des laboratoires.

} en cours

L'Ecole Professionnelle de Douala, créée en 1936 par le Service des Travaux Publics et des Chemins de Fer en vue de la formation des cadres moyens des services techniques du Territoire a été reprise en 1946

.../...

par la Direction de l'Enseignement. Depuis cette époque les programmes des Ecoles Nationales Professionnelles métropolitaines ont été mis en application et l'Ecole qui prépare actuellement ses élèves au Brevet d'Enseignement Industriel, les amènera dans quelques années au Baccalauréat technique, formant ainsi des techniciens aussi bien pour les entreprises privées que pour l'Administration.

Jusqu'à nouvel ordre cet établissement sera le seul de son genre au Cameroun et toutes les professions industrielles y seront enseignées (ajustage, machines-outils, forge, chaudronnerie, plomberie, électricité, menuiserie, charpente, maçonnerie).

Collège de filles de Douala

2 dortoirs : terminés ou finition en voie d'achèvement.

Lycée et Ecole Normale de Yaoundé.

L'évolution du Lycée Général Leclerc de Yaoundé est rapide, mais l'installation matérielle actuelle en est insuffisante et rationnellement peu améliorable.

Le plan d'ensemble primitif permettrait la construction de 32 classes, mais il s'avère impossible de prévoir, faute de place, l'installation de l'enseignement spécialisé, des locaux administratifs, d'une salle des fêtes et de cours de récréation et de terrains de sports convenables.

Force a donc été de prévoir un nouveau plan.

Les crédits demandés serviront à construire partiellement le bâtiment des classes, qui est le plus simple et le moins onéreux à installer.

Cette réalisation présente en outre l'avantage de s'inclure dans un ensemble viable. L'essentiel de cette opération sera réalisé au titre du prochain programme Plan Quadriennal.

- 1 bâtiment à 4 dortoirs)
- 1 bâtiment de 4 classes) terminé

Les 40 millions constituent la 1ère tranche pour permettre la construction de l'aile du futur bâtiment des classes et d'un réfectoire (marché lancé).

Une avance de 20 millions du Budget Local a permis la construction des 2 pavillons de 4 classes et la régularisation du marché des dortoirs.

.../...

Ecoles urbaines de Douala et de Yaoundé

Dotation 28.500.000

Cette dotation a permis d'effectuer une école primaire à Joss (Douala) comportant 7 classes et des annexes. Le reliquat de cette rubrique permettra d'entreprendre une école primaire à Yaoundé.

Ecoles rurales et régionales

41.400.000 millions de crédits ont été répartis dans les principaux centres du Territoire (Région du Wouri, 10 millions, région de l'Adamaoua 2.000.000, région de la Bénoué 2.400.000, région de Kribi 6.000.000, région du Mbam 1.000.000, région du Nord-Cameroun 6.500.000 région du Ntem 1.500.000, région du Nyong et Sanaga 600.000, Meiganga 1.000.000, Ngaoundéré 4.400.000, Inspection primaire de Garoua 3.800.000 Ecole de Poli 1.200.000) Les travaux effectués au titre de cette rubrique sont entièrement terminés exception faite pour l'inspection primaire de Garoua, l'école de Poli, de Yagoua, de Ngaoundéré dont les travaux sont en cours.

Machines et outillages, Matériel, Mobilier divers.

Dotation 48.500.000

Le matériel acquis ou à acquérir sous cette rubrique est destiné à équiper l'Ecole professionnelle de Douala, les centres de formation professionnelle de Garoua, Edéa, Ebolowa, Bafoussam, et les sections de préapprentissage à créer dans les écoles régionales.

Centre psychotechnique

Effectué : Achat d'un wagon laboratoire.
Bâtiments : études en cours.

Centre de formation professionnelle accélérée.

Travaux en cours.

URBANISME ET HABITAT

Crédits d'engagement ouverts au 30/6/52	Crédits engagés au 30/6/52	Mandatement au 30/6/52
154.000.000	133.408.284	116.769.740,

Les deux principaux chefs de dépense des programmes "Urbanisme et Habitat" sont l'établissement des plans cadastraux et la construction de logements pour les fonctionnaires africains dans les centres.

PLANS CADASTRAUX

1°) Justifications économiques.

Avant 1950, il n'existait d'autres plans pour les villes du Territoire que les plans levés pour le cadastre.

Ces plans, ne comportant que le bornage des propriétés, étaient incomplets, et ne pouvaient être utilisés pour l'étude des différents travaux à entreprendre dans les agglomérations : voirie - distribution d'eau - assainissement - électrification - urbanisme.

Il était donc indispensable de lever des plans complets des différentes villes du Territoire.

L'exécution des travaux correspondants a été prévue en deux stades :

Programme 0 - Villes de Douala et Yaoundé.

Programme 2 - Centres de Garoua - Maroua - Ngaoundéré - Kribi - Dschang - Edéa - Nkongsamba - Bafoussam - Eboliowa - Mbalmayo - Bafia - Foumban.

Les plans des villes de Douala et Yaoundé, levés par l'entreprise C.C.E.T. ont été remis à l'Administration en octobre 1950.

../...

2°) Conditions techniques d'exécution.

Caractéristiques de l'ouvrage.

Les zones de périmètre urbain sont levées au 1/2.000, les zones d'extension au 1/5.000. Il a été décidé d'utiliser dans toute la mesure du possible la méthode photogrammétrique, plus économique et plus rapide que le lever topographique au sol, l'emploi de ce dernier procédé étant limité aux cas où le procédé par photographies aériennes ne peut être appliqué soit du fait des conditions atmosphériques, soit par suite d'un degré de boisement trop élevé.

Conditions techniques d'éxécution.

Deux marchés ont été passés :

1°) avec la Compagnie Aérienne de Photographie (C.A.P.) chargés de la fourniture des photoplans et des couples de clichés destinés à la restitution ;

2°) avec la Compagnie Coloniale d'Etudes et de Travaux (C.C.E.T.) chargée :

- de la restitution des plans par la méthode photogrammétrique,
- des opérations topographiques au sol (lever direct) en l'absence de photos aériennes ou lorsque celles-ci sont inexploitables.

Le marché avec le C.C.E.T. doit être complété incessamment par deux lettres commandes ayant pour objet le lever au 1/10.000, d'une part de la zone portuaire, d'autre part de la zone d'extension de Garoua.

Au cours de l'exécution des travaux le degré de boisement s'est révélé dans plusieurs centres supérieur aux prévisions. Il en est résulté une augmentation de l'étendue des surfaces à traiter par le procédé du lever direct, plus coûteux, d'où une majoration du prix prévu pour l'ensemble des travaux.

3°) Etat d'avancement des travaux

.../...

Villes	Lever direct au 1/2.000	Lever photogrammétrique au 1/2.000	Lever direct au 1/5.000	Lever photogrammétrique au 1/5.000
	Plans terminés			
Garoua	70 ha	557 ha	0	1.106 ha
Maroua	0 "	529 "	0	936 "
Ngaoundéré	0 "	460 "	0	293 "
Kribi	255 "	0 "	219 ha	0 "
Dschang	73 "	392 "	0	63 "
Edéa	223 "	0 "	591 "	0 "
Nkongsamba	230 "	0 "	103 "	0
	Travaux restant à exécuter			
Dafoussam	250 ha	0	0	0
Ebolowa	400 "	0	0	0
Mbalmayo	385 "	0	0	0
Foumban	150 "	0	300 ha	0
Dafia	200 "	0	500 "	0

Douala
Yaoundé } Travaux terminés

HABITAT

Logements de fonctionnaires africains - Ce plan de construction outre son utilité immédiate, aura l'avantage de provoquer une émulation entre les propriétaires africains, de leur fournir des idées et de permettre l'étude d'un mode de construction économique de logements africains salubres et bien adaptés.

Les programmes des services prévoient en général, la construction d'un certain nombre de logements destinés aux agents européens et africains des organismes nouveaux créés par le Plan. En outre, dans toutes les régions, la construction de logements modèles pour les populations africaines a été entreprise.

Répartition des logements au Territoire

Adamaoua (10 logements)
Région Bamiléké (4 logements)
Région Bamoun (2 logements)
Région Bénoué (3 logements)
Région du Haut-Nyong (4 logements)
Région de Kribi (4 logements)
Région Lom et Kadéi (19 logements)
Région du Mbam (6 logements)
Région du Mungo (8 logements)
Région du Ntem (8 logements)
Région du Nord-Cameroun (20 logements)
Région du Nyong et Sanaga (13 logements)
Région de la Sanaga Maritime (10 logements)
Région du Wouri (4 logements)
Douala (5 logements)
Yaoundé (6 logements)

TRAVAUX URBAINS ET RURAUX

Crédits d'engagement ouverts au 30/6/52	Crédits engagés au 30/6/52	Mandatement au 30/6/52
579.000.000	577.7 2.372	512.316.003

YAOUNDE /

Iº - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

La ville de YAOUNDE, capitale administrative du Cameroun et important centre commercial, ne disposait jusqu'à la réalisation des projets décrits ci-dessous que d'une alimentation en eau très précaire. La quantité d'eau distribuée journellement n'atteignait pas en saison humide 400 m3 et en saison sèche 250 m3. Aucune distribution n'était réalisée dans les quartiers africains où la population utilisait l'eau brute des marigots, fortement polluée.

La qualité de cette eau, si parcimonieusement distribuée laissait également beaucoup à désirer ; l'eau ne subissait en effet qu'une décantation tout à fait sommaire et les usagers devaient nécessairement utiliser des filtres individuels pour obtenir une eau présentant des qualités acceptables.

En fait, le service public de distribution d'eau potable n'existait pas.

Les captages comprenaient deux installations :

a) captages d'emergences et de petits marigots et refoulement dans le réservoir de 1.000 m3 dit de l'E P S par groupes à essence et diesel vétustes, débit maximum n'atteignant pas 250 m3 par jour.

b) Adduction gravitaire à partir du barrage d'Onambélé à 7 km de Yaoundé. Barrage non étanche, débit inférieur à 200 m3 par jour, eau très chargée encrassant les conduites, distribution très précaire, pratiquement nulle certains jours.

...../...../

Il fallait donc préparer un projet à l'échelle des besoins et le faire reposer sur des bases solides.

Les besoins ont été estimés à 10.000 m3 par jour, en tenant compte du développement prévisible pour cette grande cité administrative militaire, commerciale et industrielle.

Les conduites du réseau ont été calculées sur cette base. Toutefois pour ce qui concerne la station de pompage et de traitement, les besoins de la première étape ont été estimés à 5.000 m3 par jour et tous les ouvrages sont prévus pour être facilement doublés par la suite.

Le débit moyen que la source de production devait fournir à toute époque de l'année ressortait donc à I20 l/seconde (correspondant à 10.000 M3 par jour).

Cette obligation de débit relativement important a conduit à abandonner les solutions de captages de sources (qui auraient permis une alimentation gravitaire, économique mais insuffisante) et de forage en nappe profonde (donnant une eau naturellement pure). En effet d'une part les bassins versants dominant Yaoundé sont de petite étendue et d'autre part les zones sableuses perméables permettent l'accumulation de l'eau présentent un développement très faible dans cette région où le granit apparaît dans le fond même des marigots.

On a donc été conduit à capter les eaux du Mopfou à 10 km de Yaoundé, à les traiter et à les refouler dans les réservoirs de la ville (quartier de Messa et de l'E P S) d'où part le réseau de distribution.

2° - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION -

Les travaux comportent :

a) la construction d'un ouvrage de prise d'eau sur le Mopfou au P.K. 9,800 de la route Yaoundé-Douala ;

b) la réalisation d'une conduite d'aspiration de I35 m environ en tuyaux de fonte de 500 mm de diamètre entre l'ouvrage de prise et la station de pompage ;

c) la construction d'une station de traitement de l'eau à proximité de l'ouvrage de prise pour un débit total de 5.000 m3 par jour et comportant :

- 1 poste de coagulation
- 1 bassin de décantation
- 6 filtres
- 1 poste de stérilisation
- 1 réservoir d'eau de lavage de 80 m3
- 1 bâche d'eau filtrée de 250 m3,

..../...

ainsi que différentes conduites de liaison ;

d) la construction d'une station de pompage pouvant débiter 5.000 m3 en 20 h accolée à la Centrale électrique ;

e) l'installation d'une conduite de refoulement entre la station de pompage et la ville de 7.800 m de longueur en tuyaux de fonte de 500 mm de diamètre ;

f) l'installation sur le Mont N'Kolbisson d'une colonne piezomètrique en tuyaux de fonte de 600 mm avec chambre d'expansion ;

g) la construction à l'entrée de la ville d'un réservoir principal semi-enterré en béton armé de 2.500 m3 compartimenté ;

h) la construction à proximité immédiate de ce réservoir d'une station de pompage-relai pour l'alimentation du réservoir de l'E.P.S. (ce réservoir de l'E.P.S. étant destiné à dersservir les quartiers les plus hauts de la ville) ;

i) l'installation d'une conduite de refoulement de 1.700 m de longueur en tuyaux de fonte de 300 mm de diamètre entre la station de pompage-relai et le réservoir de l'E.P.S. ;

j) la fourniture et pose en première étape du réseau bas de distribution comprenant 4 km environ de tuyaux de fonte de 100 à 400 mm de diamètre ;

k) la fourniture et pose des artères maîtresses du réseau et des conduites de distribution, en première étape, du réseau haut en tuyaux de fonte de 80 à 300 mm de diamètre de 7 km 500 de développement environ.

En seconde étape, les réseaux ont été complétés par la fourniture, la pose d'environ 35 km de canalisations en fonte de 60 à 350 mm de diamètre.

D'autres travaux ont été différés ; ils comprenaient essentiellement la construction d'un barrage sur le Mopfou en amont de l'usine actuelle. Cet ouvrage aurait pour but de faciliter la prise en rivière par la mise en charge de la conduite d'amenée d'eau à la station de traitement.

Accessoirement le petit lac artificiel résultant de la cote de la retenue constituerait une réserve d'eau importante de l'ordre de 350.000 m3 ; de plus, ce même lac opérerait sur les eaux du Mopfou très chargées, une première décantation non négligeable.

...../...../...

L'ouvrage prévu comporte :

une digue en terre argileuse corroyée à profil trapézoïdal d'une longueur de 110 m en crête munie d'un déversoir d'évacuation de crue en béton débitant 5 m3 par seconde.

Ces ouvrages différés en première étape, s'imposent dans l'avenir car ils conduisent à un fonctionnement beaucoup plus économique de l'ensemble des installations.

Tous les travaux ci-dessus ont été confiés à la Société EAU & ASSAINISSEMENT qui a été chargée de fournir des installations complètes en ordre de marche et conformes aux projets préalablement approuvés.

3° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX -

Tous les travaux énoncés ci-dessus sont actuellement terminés à l'exception du barrage sur le Mopfou dont la construction est différée.

L'usine de Mopfou fournit régulièrement l'eau à Yaoundé depuis le 15 Mai 1950.

Le débit journalier demandé est actuellement de 1.800m3, son accroissement est fonction de la cadence de réalisation des branchements et de l'achèvement du réseau.

4° - SITUATION FINANCIERE -

a) Dotation en engagements : 290.000.000

b) Dépenses 282.000.000

DOUALA/

I°- JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

La ville de Douala disposait en 1948 de deux alimentations en eau :

- l'usine allemande en bordure du M'Bopi équipée d'anciennes machines à vapeur datant de 1912 ;
- l'usine de Koumassi, construite en 1931, équipée d'un matériel analogue.

Dans les deux cas l'eau était pompée par émulsion dans des puits forés dans la nappe phréatique.

.....//.....

L'usine allemande débitait de 300 à 500 m3/j, l'usine de Koumassi environ I.700 m3 par jour.

Déjà depuis I939 l'accroissement continuel des besoins nécessitait une importante augmentation des débits (l'eau ne pouvait plus être distribuée durant toute la journée). Le réseau primitif établi en I9I2-I9I3 a été étendu en I93I et est constitué de conduites en acier, lesquelles sont en mauvais état et nettement insuffisantes.

L'Administration a confié à la Société EAU ET ASSAINISSEMENT l'exécution des travaux constituant une première phase de l'amélioration de l'alimentation en eau potable de Douala ; le but à atteindre était :

1° - de porter à 5.000 m3 le volume d'eau potable disponible journellement ;

2° - d'améliorer le réseau de distribution.

2° - <u>CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION</u> -

Les travaux comprenaient :

- la réalisation d'un groupe de forages à proximité de l'usine de Koumassi ;
- l'équipement de ces forages ;
- la construction d'une station de pompage à émulsion ;
- la fourniture et la pose de conduites maîtresses en 500 mm et 250 mm pour le renforcement du réseau existant; en outre des conduites de distribution en 200 mm, 150mm, 100mm et 80 mm ont dû être posées pour pallier aux besoins les plus urgents résultant du développement de l'activité portuaire, de l'extension de la base aérienne et de l'accroissement des besoins urbains et industriels.

Les variations économiques des prix et ces différentes extensions ont porté le montant des travaux de 30 millions au départ à I37 millions, dont 115 millions à la charge du plan.

Les forages puisent l'eau dans la nappe phréatique à une profondeur variant entre I0 et 20 m. L'eau est aspirée par siphonnage et reprise par des électro-pompes qui la refoulent dans le réseau après chloration. L'eau distribuée est de qualité excellente quoique légèrement acide.

...../...../...

3° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX -

Tous les travaux sont actuellement terminés.
Le cube d'eau distribué journellement varie de 4.500 à 5.000 m3 selon la saison.

Le développement excessivement rapide de Douala rend ce débit insuffisant et des travaux de grande envergure financés par le Budget local, sont en cours.

Les installations actuelles assurent cependant un service très dur, sans défaillance, alimentant le réseau en permanence et fournissant trois fois par jour une pression suffisante pour alimenter les immeubles les plus hauts et les quartiers éloignés.

4° - SITUATION FINANCIERE -

a) Dotation en engagement : 115 Millions.

b) Dépenses : 114 Millions.

/ EDEA /

1° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

La ville d'Edéa;, Chef-lieu de la Région de la Sanaga-Maritime, constitue par sa position un noeud routier important entre Douala, Yaoundé et Kribi.

Elle est d'autre part à l'origine du tronçon navigable de la Sanaga-Maritime ; enfin la construction d'une centrale hydroélectrique de 30.000 KW en première étape en fera vraisemblablement dans un prochain avenir le centre d'une région industrielle.

Il est donc indispensable de doter ce centre d'une alimentation rationnelle en eau potable.

Les sources émergeant aux naissances des thalwegs qui constituaient l'unique approvisionnement en eau de la population, étaient fortement polluées et de débit très insuffisant.

Pour évaluer les besoins en eau potable on a considéré une population de 500 européens et de 10.000 africains.

Le chiffre des besoins ainsi fixé à 2.000 m3 par jour correspond à un débit moyen réparti sur 20 h de 27,8 l/s ;

a) les sources étaient incapables de fournir ce débit,
b) les eaux de nappe étaient à priori intéressantes à cause de leur alimentation possible par la Sanaga. Mais les recherches effectuées ont montré l'absence d'une zone alluvionnaire perméable convenant au fonçage d'une batterie

..../....

de puits filtrants ;

c) Eaux superficielles.

La solution la plus simple qui venait alors à l'esprit était de puiser directement dans la Sanaga qui coule à proximité immédiate de la ville, mais cette solution a dû être abandonnée pour différentes raisons :

- le niveau de la Sanaga variait beaucoup avec les saisons (plus de 8 mètres de variation) ;
- l'installation des ouvrages de prise était rendue très difficile par la présence du barrage et de la centrale hydroélectrique,
- enfin et surtout la qualité de l'eau à traiter était extrêmement variable au cours des saisons, et souvent très chargée en matières de suspension (couleur rouge).

Après une prospection des marigots au voisinage de la ville, on a finalement retenu l'Ossombo ruisseau dont les eaux sont très claires et dont le débit d'étiage ne descend jamais au-dessous de 200 l/sec.

2° - CONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION -

Les ouvrages comprennent :

1° - Barrage et prise d'eau sur l'Ossombo.

Le barrage est implanté à une vingtaine de mètres en amont du pont sur la voie ferrée Edéa-Yaoundé.

Il a été exécuté en maçonneire de béton ordinaire intimement lié au rocher franc constituant le fond et l'un des flancs du ruisseau.

Un deversoir de 10 mètres d'ouverture permet le passage des crues. Un pertuis à poutrelles aménagé sur le côté "Est" du barrage permet le cas échéant l'évacuation des crues exceptionnelles.

2° - Conduite d'aspiration.

Elle suit la rive gauche de l'Ossombo pour aboutir aux groupes d'aspiration d'eau brute de la station de pompage. Elle est constituée de 120 m de tuyaux de fonte assemblés par joints "Precis-Express" de 250 m/m de diamètre.

.../...

3° - Station de traitement.

L'eau brute subit successivement les opérations suivantes:

- Décantation.

A son arrivée dans le bassin de décantation, l'eau brute reçoit une solution coagulante de sulfate d'alumine distribuée par un appareil très simple à fonctionnement automatique et à débit proportionnel.

Le bassin de décantation est divisé en deux éléments fonctionnant en parallèle pour le débit total. Sa capacité assure une rétention de 3 heures, durant laquelle l'eau dépose la majeure partie du coagulum en sorte qu'elle ne contient plus à la sortie que les particules extrêmement fines qui seront retenues sur le sable des filtres.

Une série d'écrans et de chicanes judicieusement disposés, divisent chaque compartiment en deux parties :

- chambre de mélange et
- chambre de sédimentation.

- Filtration.

Elle s'opère dans 3 filtres en béton armé. Les couches filtrantes sont composées de gravier calibré et de sable.

L'ensemble des filtres et des bassins de décantation constitue un ensemble extrêmement robuste et d'entretien pratiquement nul.

Le lavage des filtres se fait par simple retour d'eau filtrée sous le sable, mais à très grand débit.

- Neutralisation.

Elle est assurée par un distributeur de chaux chimiques à fonctionnement automatique.

- Stérilisation.

L'eau sortant des filtres est parfaitement limpide et ne nécessite qu'une faible stérilisation finale.

Cette stérilisation est assurée par un appareil à débit proportionnel et automatique qui distribue régulièrement l'hypochlorite aux doses convenables.

...../....

Les installations ci-dessus sont complétées par un réservoir d'eau de lavage de 50 m3 de capacité sur tour en béton armé et par une bâche d'eau filtrée de 50 m3 de capacité également en béton armé dans laquelle puisent les groupes électro-pompes de refoulement.

4° - Station de pompage.

La station de pompage comprend :

- 2 groupes de refoulement d'eau brute,
- 2 groupes de refoulement d'eau potable,
- 2 groupes de refoulement d'eau de lavage,
- 1 atelier-magasin et un bureau,
- 1 groupe électrogène Diesel de 100 ch (secours).

5° - Conduite de refoulement.

Elle est constituée de tuyaux en fonte de 250 mm de diamètre reliant la station de pompage au réservoir "Haoussa". Elle est longue de 2.100 m, la hauteur de refoulement est de 45 m.

6° - Réservoir Haoussa.

C'est le réservoir principal de distribution. Sa capacité est de 500 m3. Il est construit en béton armé sur tour de 5 m de haut.

7° - Réseau de distribution.

Il comporte un maillage de conduites de 200 mm à 60 mm de diamètre se développant sur 15 km environ.

Une soixantaine de fontaines publiques et une quinzaine de bouches d'incendie sont branchées sur ce réseau.

3 ° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX.-

Tous les travaux sont actuellement terminés à l'exception de ceux dont la réalisation a été différée. (Château d'eau d'équilibre et les extensions du réseau).

4° - SITUATION FINANCIERE -

a) Dotation : 60 Millions

b) Dépenses : 75 Millions.

.....//.....

NKONGSAMBA

I° - JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES -

La ville de Nkongsamba, Chef-lieu de la riche région du Mungo, se situe au pied du versant Sud-Est des monts Manengouba et s'étage entre 800 et 1.000 m d'altitude. C'est la tête de ligne du chemin de fer qui dessert une très importante région vers Bonabéri et Douala.

L'alimentation en eau potable de la population européenne et africaine (évaluée à 9.500 âmes) est susceptible d'extension rapide en raison de la situation exceptionnelle de la ville.

Elle n'était précédemment assurée que par des installations rudimentaires qui ne donnaient aucune sécurité du point de vue de l'hygiène.

La Société EAU & ASSAINISSEMENT, en application de la convention d'études de 1946 a dressé le projet d'exécution sur la base de 1.550 mètres cubes par jour, soit 165 l par habitant et par jour.

La possibilité d'une alimentation gravitaire, en partant d'une eau de source naturellement claire, a permis de réaliser cette adduction à des conditions très économiques tant en ce qui concerne les installations que leur exploitation.

2° -nCONDITIONS TECHNIQUES D'EXECUTION.

Les installations fonctionnent gravitairement et comprennent : ..

a) un captage: la source se situe au pied des premiers contreforts des monts Manengouba, à la cote 1.115. Une conduite de fonte perforée recueille l'eau de source et la conduit vers un puisard. Le débit est supérieur aux 18 litres par seconde prévus au projet.

b) un filtre dégrossisseur. C'est un filtre à sable, installé à l'air libre. Il est destiné à arrêter les matières en suspension (terre, débris de faune et de flore) entraînées par l'eau en saison des pluies.

.../.../...

Le lavage du filtre s'effectue par simple retour d'eau.

c) un poste de stérilisation. Destiné à donner une eau bactériologiquement pure ; ce poste est installé immédiatement à la sortie du filtre.

La solution chlorée est préparée dans un bac en béton et s'écoule gravitairement dans un appareil de dosage.

d) une conduite d'adduction. Longue de 4.550 m, en fonte de I25 mm et 150 mm de diamètre ; elle est scindée en 3 tronçons par deux bâches de mise en charge, et aboutit à un réservoir enterré de 1.000 m3.

e) des bâches de mise en charge. Ce sont deux réservoirs de 2 × 2 m enterrés, réalisés en béton. Ils servent de point de départ à l'alimentation des réseaux "haut" et "moyen" de la ville.

f) un réservoir enterré de 1.000 m3 Destiné à l'alimentation du réseau bas de la ville. Sa capacité a été calculée pour que la consommation du quartier bas, répartie sur 8 heures, soit satisfaite sans apport d'eau aux heures de pointe.

g) un réseau de distribution. La topographie a imposé 3 zones de distribution étagées, afin de limiter la pression à une valeur convenable dans chacune des parties intéressées.

Le diamètre des conduites varie de 60 à 250 mm. La longueur totale est de 3.800 m pour le réseau haut, 6.000 m pour le réseau moyen, 5.600 m pour le réseau bas.

3° - ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX -

Les ouvrages confiés à la Société EAU & ASSAINISSEMENT sont actuellement terminés et mis en service. L'exploitation a été confiée à la C.C.D.E.E Société gérante de la distribution d'énergie électrique.

4° - SITUATION FINANCIERE -

a) Dotation en engagement : 55.000.000

b) Dépenses : 55.000.000

SECTION GENERALE

Dépenses Scientifiques

Le section dite générale, groupe l'ensemble des dépenses scientifiques rattachées à un programme commun à tous les Territoires d'Outre-Mer et financées exclusivement par les subventions du budget de l'Etat métropolitain .

x-"-x-"-x-"-x

C A R T E G E O L O G I Q U E

Le plan décennal propose comme objectif aux services interessés, l'établissement de la carte géologique pour l'ensemble du Territoire. En 1949, les travaux en cours effectués au titre de la section locale portaient sur les opérations suivantes :

- Feuille Bertoua (37.000 Km2)
- Feuille N'gaoundéré (31.000 Km2)
- Feuille Douala (37.000 Km2)
- Feuille Banyo (12.000 Km2)
- Feuille Garoua
- Feuille Yaoundé

Au 30 Juin 1951, l'état d'avancement était le suivant :

- Feuille de Banyo : lever terminé - publication en cours de préparation
- Feuille de Garoua-Cuest : lever effectué pour le Nord de la Bénoué
- Feuille de Garoua-Est : lever effectué pour la subdivision de Caroua
- Feuille de N'Gaoundéré-Ouest : lever effectué pour les parties Ouest
- Feuille de Bertoua-Est : lever terminé
- Feuille de Douala-Est : lever effectué pour les subdivisions de Foumban, Foumbot, Yoko et Bafia
- Feuille de Yaoundé-Est : lever effectué pour les 3/4 de la feuille, la partie Sud-Ouest restant seule à couvrir.
- Feuille de Bertoua-Ouest : levér effectué pour la partie Nord de la feuille

La dotation du chapitre a jusqu'à présent couvert, outre les frais de fonctionnement, les dépenses de personnels (7 géologues itinérants, 1 géologue minéralogiste, 2 adjoints techniques). Le budget local prend progressivement la solde de ce personnel à sa charge. D'ores et déjà, 4 géologues et un adjoint technique sont payés par ce budget.

. Dotation concernant les dépenses de personnel: I7.750.000 CFA

-une dotation de 21.950.000 couvre les dépenses de matériel et d'équipement : matériel nécessaire à l'équipement des missions géologiques (véhicules, matériel de campement et de prospection) et matériel et mobilier destiné à l'équipement des laboratoires de Yaoundé./-

CARTOGRAPHIE

Le Plan prévoit l'accélération des travaux d'établissement de la carte topographique au 1/100.000e du Cameroun, de façon à atteindre en 1956, la couverture d'au moins 50 % de la superficie du Territoire.

Il convient de rappeler les méthodes retenues pour l'exécution de cette tâche décennale. Elles peuvent s'exposer comme suit :

- couverture photographique aérienne du Territoire réalisée par tranches successives, chaque tranche étant achevée en quelques semaines et calculée de manière à fournir au Service la matière de plusieurs mois d'exécution ;

- Travaux de terrain (opérés par 6 brigades) et de bureau permettant une exploitation rapide des photographies aériennes ;

- préparation photogrammétrique, en vue de la restitution qui est effectuée par l'Institut géographique Nationnal de Paris.

A - CONSTRUCTION ET INSTALLATIONS NOUVELLES

2 bâtiments destinés aux brigades du service géogmaphique qui faisaient l'objet de la première tranche du programme de construction ont été réceptionnés en Août 1950.

La deuxième tranche qui a été entreprise au cours de l'année 1951-1952 comporte :

1°) Un bâtiment à usage de direction du service comprenant :

- une partie administrative
- des laboratoires
- des magasins
- 2 logements de fonction
- des salles de travail (géodésie, astronomie, topographie photogrammétrie)

.../...

2°) Un bâtiment à usage de garage-atelier
travaux en voie d'achèvement

Les crédits utilisés sur cet article ont eu pour but d'acquérir le matériel indispensable aux brigades de terrain, camions, pickup, matériel technique et matériel de campement.

ont été acquis notamment

a) - Véhicules : 3 pickup Delahaye
: 1 camion T 45 citroën
: 1 camion T 23 Citroën

Matériel technique : une forge
1 pentographe Ott de précision
1 machine à additionner "Précisa Electra"
1 baromètre enregistreur
4 boîtes de compas Wild pour cheminement de précision.

c) - du matériel de campement

C - RELEVE PHOTO AERIEN

Les travaux effectués sous ce titre ont pour but de mettre à la disposition du Territoire une documentation cartographique provisoire qui permet d'attendre des levers précis de la carte régulière. Les travaux effectués sur les exercices antérieurs ont permis de dessiner les feuilles au 200/I.000e de Tibati Wina-Djerem et Mokolo. Au cours de l'année I95I les croquis provisoires au 200/I.000e des feuilles de Tapol, Rei-Bouba Djamba, et Mora (40.000 m2) ont été dressés. Parallèlement à ce travail se poursuivent les levers de la carte de base du Territoire en courbes de niveau.

2 brigades du service géographique ont participé au cours de la saison sèche de l'année I95I à des travaux intéressants les régions de Bangangté Banyo Tibati. 2 autres brigades en cours de formation exécuteront en I952 la préparation baromètrique de I2.000 km2 dans la région de Meiganga. Au cours de l'exercice précédent les 3 brigades avaient préparé les feuilles au I00/I.000e de Bagam Dschang, Foumban, Mélong et Bankin.

...../...../...

D - Mission de l'Institut Géographique National

a) L'Institut Géographique National a détaché au Cameroun une mission temporaire composée d'un Ingénieur Géographe et de 2 adjoints techniques pour effectuer au Cameroun des travaux de préparation photogrammétrie. Cette Mission a opéré en 1951 dans les feuilles au 100/1.000e de Banyo-Nord de Banyo-Sud, Bankin, Bangangté, Tibati. La majeure partie de la zone étudiée a été traitée par préparation normale au Théodolite. La feuille de Tibati a été traitée par nivellement barométrique (les observations faites sur le terrain avec des baromètres de campagne, étant comparées aux observations enregistrées à des postes fixes d'altitude connue. Cette méthode a donné des résultats satisfaisants.

b) Mission de nivellement de précision

Une brigade en mission temporaire composée de 2 opérateurs et 2 secrétaires a exécuté du 1er Décembre 1950 au 15 Août 1951 le nivellement de précision des axes routiers -Ngaoundéré-Tibati Tibati-Banyo-Tibati-Batchenga, soit au total 910 km de nivellement.

Ces travaux ont pour but de fournir aux opérateurs de levers ou de préparation les éléments du lever altimètrique ou de la restitution en courbes de niveau - Cette brigade a réalisé la fermeture de la grande boucle de nivellement Batchenga-Bertoua-Ngaoundéré-Tibati-Batchenga (1.700 km) avec une erreur très faible voisine de 7 cm.

c) Mission topographique temporaire I. G. N.

Une nouvelle mission topographique temporaire comprenant 4 opérateurs a entrepris fin décembre le lever de 4 feuilles au 100/1.000e dans la région de Maroua.

CONCLUSION

1°) Conclusions relatives au 1er programme Plan

2°) Le prochain programme Plan.

LE PREMIER PLAN 1947 - 1952

On a souvent fait le reproche à ce premier plan 1947-1952 d'avoir porté presque tout son effort sur les équipements de base : ports, chemin de fer, routes et ponts, et aérodromes. On en donne pour preuve les pourcentages des crédits " FIDES " de la section locale consacrés à l'infrastructure 79 %, avec le dessein de souligner l'insuffisance de la part réservée à la production 6,5 % et au social 14,5 %

Cette façon de présenter les choses est tendancieuse et découle également des habitudes prises consistant à limiter le plan aux crédits " FIDES " de la section locale.

Si on y ajoute les réalisations financées sur la section générale du FIDES : huileries, stations de recherches, bureau minier, etc... ces proportions commencent à se modifier.

L'effort propre du Territoire dans le domaine de la production agricole, de l'enseignement, de la santé, de l'habitat vient accentuer ce redressement, bien que des fonds importants aient été également consacrés à l'infrastructure.

Les Sociétés d'économie mixte de caractère semi-public interviennent principalement aussi dans la production agricole, industrielle et énergétique.

Enfin, et surtout depuis 1949, les investissements privés, stimulés par les investissements publics, sont entrés dans une phase de développement intense.

.../..

Ils ont porté particulièrement sur la production forestière et les sciages, la transformation et le stockage des produits, la production industrielle et énergétique, les industries de service, la transformation et le conditionnement des produits alimentaires, etc ... Egalement, de gros investissements ont été constatés dans le bâtiment et ont permis de résoudre, en partie, la question cruciale du logement.

Compte tenu de tous ces éléments dont certains, il faut le reconnaître, ne peuvent être qu'approximativement chiffrés, il n'est pas exagéré de dire que la proportion infrastructure de base ne dépasse guère 50 à 55 % des investissements totaux pour la période 1947-1952.

Cette proportion peut encore paraitre exagérée ; mais le problème qui se posait au début du premier plan ne consistait pas à créer une production et à prévoir, en même temps, son évacuation. Il s'agissait d'assurer d'abord la sortie d'une production existante que la disparition du portage empêchait de déboucher. C'est pourquoi, la solution adoptée a tendu à plaquer sur un fonds de production ~~latente~~ les voies d'évacuation indispensables.

Avec logique l'effort principal a été consacré à la construction et à l'équipement du port et, à partir de celui-ci au développement des grands axes routiers et ferroviaires Nord et Est y aboutissant;

Cet effort a été sagement concentré dans la zone dite du " Cameroun utile ". Une seule exception toutefois concernant la route Maroua-Garoua laquelle joue dans le Nord par rapport au port de Garoua, le même rôle collecteur que les deux grands axes aboutissant à Douala.

L'infrastructure routière construite à la même époque sur ressources locales a eu pour but, suivant le même principe, d'assurer l'évacuation des productions sur la tête de ligne fer (route Sangmélima-Mbalmayo) ou vers le port de Kribi (routes Ebolowa-Lolodorf-Kribi et Ebolowa-Ebemwok-Kribi) ou encore de permettre à la production d'affluer vers les grands axes routiers collecteurs.

Il convient de noter que la production existante ne débouche pas encore complètement et que des productions restent sur pied. Le réseau des pistes de collectes doit être achevé. Il reste donc beaucoup à faire. Mais, dire que le premier plan aurait dû commencer par là au lieu de consacrer les crédits aux grands axes manque par trop de logique.

Sans doute les sommes investies dans le programme routier et ferroviaire au départ de Douala sont-elles importantes, et l'on encourt le reproche d'avoir fait de la route parallèle au rail.

...../....

Quant au développement parallèle du rail et de la route qui inspira un moment des craintes, on peut affirmer aujourd'hui qu'il y a sur certains parcours, place pour les deux.

Il en est ainsi sur la section Bonabéri-Loum où le trafic se partage harmonieusement : la capacité de la voie ferrée est entièrement absorbée par la production bananière et forestière et il revient à la route la charge d'assurer le trafic général de l'axe Nord. Le problème se trouve renversé sur Edéa-Douala où la route assurera le trafic du complexe industriel "Douala-Edéa" alors que la voie ferrée suffira à peine au trafic en provenance des au-delà d'Edéa.

En ce qui concerne les sections Loum-Nkongsamba et Edéa-Yaoundé qui prolongent les deux précédentes, un choix a été fait. Sur la première la prépondérance restera à la route, aucun travail de renforcement n'étant plus affectué sur le rail ; la seconde, en revanche, voit le rail l'emporter - la route gardera son double caractère de liaison de sécurité et, dans certaines zones, d'affluent au rail. Les travaux seront donc limités à la satisfaction de ces objectifs.

..././/...

Au titre des programmes en cours, et à partir de Douala, l' infrastructure routière a donc été poussée suivant les deux axes Nord et Est aussi loin que possible, au moins jusqu'aux limites de ce qu'il était convenu d'appeler, au moins jusqu'à une date recente, la zone utile.

Cette infrastructure a été réalisée pour permettre non seulement l'évacuation des productions de cette zone, mais encore pour assurer le trafic avec l'Oubangui, le Tchad et le Nord Cameroun dont Douala est le port le plus proche. Les caractéristiques routières retenues ont été de ce fait légèrement supérieures à celles qu'aurait nécessité le simple trafic local de la zone Sud-Ouest. A partir des limites de celle-ci, là où la route a été poussée plus loin (section Foumban - Mayo-Darlé) par exemple, les caractéristiques ont été plus réduites.

On peut donc affirmer aujourd'hui que, bien que les circonstances de l'époque n'aient pas permis dès l'origine de lancer un programme cohérent et réfléchi, que d'autre part le manque d'expérience ait rendu certaines erreurs inévitables, le premier plan au Cameroun a été progressivement ordonné en un tout logique, adapté aux besoins économiques et sociaux du pays et exécuté dans des conditions satisfaisantes et dans les délais prévus.

L'état actuel d'avancement des travaux permet en effet de penser qu'à la fin de la prochaine saison sèche,

c'est-à-dire à la veille du démarrage du plan quadriennal nouveau, les grands travaux portuaires routiers, ferroviaires, aéronautiques en cours seront achevés. Dans les domaines production et social, également, les réalisations -- déjà très avancées - seront, à la même époque, terminées. Seules quelques opérations qui n'ont pu être entreprises que tardivement se trouveront exécutées en parallèle avec le nouveau plan : route Loum-Nkongsamba, bâtiment des Postes et Télécommunications de Douala, par exemple.

L'incidence de ces travaux sur l'amélioration des conditions économiques du Territoire notamment de 1949 à 1952 est évidente.

Elle peut se mesurer par la croissance rapide du trafic du Port de Douala qui donne une éch elle assez juste des progrès d'ensemble résultant des investissements plan :

Année	Débarquement	Embarqueme nt	Total en tonnes
1947	95.000	160.000	255.000
1948	155.000	185.000	340.000
1949	219.000	198.000	417.000
1950	276.000	223.000	499.000
1951	385.000	245.000	630.000
1952 (1er semestre)	234.000	116.000	350.000

L 'examen du chiffre des tonnages transportées par voie ferrée et des statistiques portant sur le trafic routier traduit une progression proportionnellement plus forte encore que celle du port. Les mouvements des aérodromes, dont

.../....

l'activité a débuté plus tardivement, ont connu une ascension foudroyante. Bien qu'elles soient articulées sur les lignes long courrier, les lignes intérieures participent proportionnellement davantage que le fer et la route aux échanges locaux, et relèvent plutôt de l'économie interne du Territoire.

Car il est utile de souligner que, parallèlement au progrès des échanges extérieurs, l'infrastructure développée par le premier plan a contribué puissamment à promouvoir une économie locale dont l'existence est indispensable pour asseoir de façon stable le progrès économique du pays.

Ces considérations conduisent à faire, avec toutes les précisions souhaitables, le point actuel de la situation économique et financière du Territoire au moment où s'élabore le plan nouveau.

\+

\+ \+

LA SITUATION ECONOMIQUE ET FINANCIERE.

LA SITUATION ECONOMIQUE ET FINANCIERE -

Dans le domaine économique et Financier l'année 1952 marque une certaine stabilisation succédant à une période de progrès rapides mais la situation du Cameroun reste malgré tout privilégiée,

En effet, bien que l'impulsion donnée par le premier plan, laquelle avait heureusement coincidé avec une période d'expansion des prix sur les marchés extérieurs, paraisse avoir cessé de produire ses effets, la progression de l'économie continue malgré un léger ralentissement de l'activité.

Il apparaît donc que pour éviter une stabilisation prolongée, sinon un retour en arrière, l'intervention du plan quadriennal est absolument et rapidement nécessaire. Son objectif essentiel est l'accroissement de la production. Or c'est, précisément la seule solution qui s'offre en période de stagnation ou de chute des cours pour donner à l'économie du Territoire une impulsion nouvelle.

Celle-ci agira néanmoins avec d'autant plus d'efficacité que la situation au départ est loin d'être défavorable.

Cette situation privilégiée, le Cameroun la doit à la variété de ses productions exportables et à l'importance prise par les échanges intérieurs ; il faut y ajouter

.../...

sa fonction de transit, encore peu développée certes, mais qui s'accroîtra considérablement dans les années à venir avec l'achèvement des axes routiers interterritoriaux et l'intensification des transports aériens.

LES ECHANGES

Les exportations du Territoire se sont accrues régulièrement, depuis I947 année d'origine du premier plan. Elles étaient cette année là au niveau de I938, et se redressaient après la profonde dépression résultant de la guerre. Elles ont progressé de I60.000 tonnes en I947 à 238.000 tonnes en I95I, atteignant en valeur 11 Milliards 4.

Pendant la même période le tonnage des importations est passé de 95.000 tonnes à 336.000 tonnes pour une valeur de I6 Milliards 5.

Il est certain que la mise en oeuvre du plan d'équipement a provoqué une augmentation considérable des importations tant en biens de consommation qu'en biens d'équipement.

Toutefois, il est remarquable que les importations de produits de consommation aient crû dans des proportions plus considérables encore que les biens d'équipement.

.../.../...

La comparation avec l'A.O.F. et l'A.E.F. révèle en effet l'arrovisionnement de ces grandes fédérations en produits de consommation semble avoir été moins rapide.

On peut en tirer la conclusion que l'évolution qui se manifeste ainsi au Cameroun reflète une amélioration sensible du niveau de vie, notamment dans des centres urbains.

D'autre part, on constate que le progrès des échanges extérieurs se conjugue avec un développement important de l'économie interne. Les échanges intérieurs donnent lieu à un trafic ferroviaire routier et aérien qu'il est ~~néanmoins~~ assez difficile de chiffrer avec précision.

LES TRANSPORTS -

On peut noter cependant que le trafic ferroviaire a suivi une progression parallèle au trafic portuaire. Ce dernier est passé de 255.000 tonnes en 1947 à 630.000 tonnes en 1951 et sera approximativement de l'ordre de 670.000 tonnes en 1952. Pendant la même période le tonnage transporté par fer augmente de 251.000 tonnes à 554.000 tonnes et approchera également de 670.000 tonnes en 1952.

Le mouvement par fer correspondant à peu près exactement aux quantités entrées et sorties du Territoire, on peut admettre que l'activité des autres moyens de transport reflète pour une assez forte part les échanges intérieurs.

Or le parc de véhicules lourds routiers qui se composait de 626 unités en 1947 représente 6891 camions à la date du 30 Juin 1952. La charge moyenne augmente également puisqu'au-

...../...

jourd'hui les véhicules utilisés par les Sociétés de transports routiers sont des engins de 7 à I2 tonnes de charge utile. Dans le Nord du Territoire même, de véritables trains routiers de 25 tonnes circulent entre le Tchad et le port de Garoua.

Les véhicules legers sont aussi en notable augmentation passant de 479 unités en 1947 à 433I au 30 Juin 1952.

Les comptages qui ont pu être effectués sur les routes révèlent une intensification très grande de la circulation. Dans la zone Sud-Ouest, les grands axes routiers ont été parcourus chacun en 195I par 30.000 véhicules dont les deux tiers de véhicules lourds. Ce chiffre est en nette progression pendant le premier semestre 1952.

Il est difficile de ~~financer~~ dès maintenant un chiffre en ce qui concerne le tonnage transporté et une enquête statistique sur ce point est en cours ; des constatations précédentes permettent tout de même d'affirmer, qu'en plus du trafic qui trouve son origine ou son aboutissement aux ports de Douala, Kribi et Garoua, un courant d'échange alimentant la consommation interne à partir de la production interne s'est créé et prospère sans cesse.

La circulation des voyageurs s'est développée autant que celle des marchandises et les statistiques ferroviaires sont à cet égard éloquentes ; mais la progression est certainement plus forte encore sur la voie routière et l'installation de compagnies de transport organisées comme en Europe, a développé chez les africains en qui elles trouvent une clientèle empressée, le goût des déplacements.

...../

D'autre part le trafic aérien qui a pris naissance plus tardivement, occupe actuellement dans l'économie du Territoire une place importante. Jusqu'en 1949 l'aérodrome de Douala était pratiquement le seul dont l'activité valait d'être notée. Celle-ci était déjà importante, mais orientée seulement vers l'extérieur : 16.867 passagers et 773 tonnes de fret. A partir de 1950, plusieurs aérodromes de l'intérieur entrent en service et l'ensemble du trafic se chiffre cette année là à 41,914 passagers et 2,322 tonnes de marchandises ; en 1951, il atteint 60.763 passagers et 8.176 tonnes. Pour 1952 on peut affirmer qu'il ne sera pas inférieur à 74,000 passagers et 13.000 tonnes [redacted]e. Sur les aérodromes du Nord Cameroun notamment, les cargaisons de viande sont en augmentation constante et un rôle de premier plan leur incombe pour la valorisation de l'abondant cheptel de cette région. Toutefois, leurs installations actuelles sont encore précaires et limitent un trafic dont les débouchés sont pourtant largement ouverts. On verra que pour arriver à une exploitation rationnelle souhaitable, l'intervention du nouveau plan est absolument indispensable.

LA MONNAIE -

Si après avoir examiné les échanges et les moyens de transport, on se penche sur la situation monétaire, on s'aperçoit que celle-ci est parfaitement saine.

Voici à cet égard les constatations faites récemment par la Caisse Centrale de la France d'Outre-Mer :

...../

" Le montant total des moyens de paiement au 3I Décembre I95I représente plus du double de ce qu'il était au 3I Décembre I948.

Cette évolution accompagnée chaque année d'un mouvement saisonnier qui correspond à la traite du cacao et du café, se traduit par une expansion monetaire de longue durée, due aux principaux facteurs suivants: "

- lahausse des prix : l'indice des prix de détail à Douala, à triplé de I938 à I945, triplé de I945 à I948, et doublé de I948 à I952 ;
- l'accroissement des dépenses de l'Etat notamment des dépenses d'équipement FIDES, qui ont progressé constamment depuis I947, en valeur réelle. Il faut cependant noter une restriction qui atténue dans une certaine mesure les incidences monétaires éventuelles des dépenses de l'Etat : les paiements importants effectués à la Métropole pour le compte du Plan atténuent en effet l'afflux monétaire au Territoire, qui demeure ainsi dans la norme de son évolution économique.
- Le développement de la Production, que la progression des exportations reflète dans une large mesure.

Rapporté à la valeur du commerce extérieur du Cameroun, le volume monétaire local s'établit à 24 % en I95I contre 73 % en I945, alors qu'en I938 il devait être de l'ordre de 25 %. La comparaison avec l'avant-guerre accuse une situation monétaire

...../...

qui paraît saine si l'on tient compte de l'accroissement important du volume réel des transactions purement internes."

LE CREDIT -

Sur le plan du crédit, si l'aide au secteur public et semi-public peut être chiffrée sans difficulté, il est, en revanche, assez difficile de se faire une idée exacte des concours financiers qui ont pu être apportés au secteur privé.

Les Etablissements de crédits se sont développés au Territoire entre 1947 et l'époque actuelle. D'abord limités à Douala, ils ont établi des succursales à Yaoundé puis dans les principales villes commerçantes du Territoire : Nkongsamba, Edéa, Eolowa et enfin, assez récemment, à Garoua.

Les crédits à moyen et long terme accordés par les Etablissements autres que la Caisse Centrale en faveur d'entreprises privées sont impossibles à chiffrer sauf en ce qui concerne la partie réescomptée par la Caisse Centrale.

Les concours financiers apportés par celle-ci de 1947 à 1951 inclus sont les suivants :

- Secteur privé :	Prêts directs	950	millions CFA
	Réescompte à moyen terme	750	" "
	Total.....	1.700	millions CFA
- Secteur semi-public :	Prêts aux Sociétés d'Etat et d'économie mixte	1.175	millions CFA
	Participations	200	" "
	Total..	1.375	millions CFA
- Secteur public : (à l'exception du programme d'équipement public)		300	millions CFA
	TOTAL GENERAL.....	3.375	millions CFA

Il est bien évident que pour obtenir la totalité des investissements autres que ceux du Plan FIDES, il y aurait lieu de connaitre non seulement les crédits accordés par les Etablissements autres que la Caisse Centrale, mais encore les souscriptions dans le capital des Sociétés exerçant leur activité au Territoire ainsi que l'épargne locale investie sous une autre forme dans les Sociétés privées et enfin l'auto-investissement.

Des Etudes ont été faites qui permettent d'approcher d'assez près la vérité . Les éléments recueillis de divers cotés permettent d'affirmer dès à présent que les investissements privés réalisés à partir de 1949, surtout ceux de la dernière catégorie, ateignent des chiffres très élevés.

LA MAIN D'OEUVRE ET LES SALAIRES -

Sur un autre plan, l'examen des statistiques locales révèle que les salaires africains accusent pendant la période 1947-1952 une hausse supérieure à celle des prix à l'importation.

Sans doute la mise au point d'un indice du coût de la vie africaine valable pour l'ensemble du Territoire n'est elle pas encore réalisée. On peut cependant admettre que l'évolution de ce coût, au moins pour les populations urbaines, ne saurait être très différente des variations de l'indice du coût de la

...../...

vié européenne représenté par l'indice connu des prix de détail.

Le fait que cet indice demeure depuis plusieurs années inférieur à celui du salaire minimum africain semble bien indiquer que le niveau de vie des populations locales s'est élevé. D'autant plus, que les salaires réels dépassent nettement les salaires minimum locaux.

Cette tendance traduit une pénurie de main d'oeuvre surtout qualifiée, laquelle constitue encore un des goulots d'étranglement de la mise en valeur. La situation s'est toutefois nettement améliorée par rapport au début du premier plan et le quadriennal nouveau pourra démarrer dans des conditions infiniment plus favorables.

En effet, l'amélioration physique des travailleurs africains qui est poursuivie depuis la guerre dans le domaine sanitaire et le développement de la formation professionnelle commencent à produire leurs effets. Après une période de flottement, la main d'oeuvre s'est peu à peu stabilisée sur la plupart des Chantiers importants où une selection a pu être opérée progressivement. Grace à un encadrement européen très serré travaillant souvent de ses propres mains au milieu des équipes autochtones, on a pu former des ouvriers et conducteurs africains très valables, d'ailleurs fortement encouragés par la pratique des primes de rendement. Parachevant ainsi la formation des écoles officielles et privées, ou prélevant dans la masse des travailleurs africains, les chantiers uniquement alimentés au début par les crédits FIDES ont

...../

contribué puissamment à la formation d'une main d'oeuvre spécialisée.

Certaines entreprises ont pu par la suite réduire l'effectif de leur personnel européen et le remplacer progressivement par des agents africains qu'elles avaient formés.

Dans le Secteur Public, la Régie des Chemins de Fer, le port de Douala, le parc routier, tous organismes dans lesquels la mécanisation joue un grand rôle, disposent aujourd'hui d'un personnel de conducteurs africains intéressé à la conservation du matériel et qui donne satisfaction.

Les résultats ainsi acquis sont d'autant plus appréciables que le nombre des gros engins mécaniques existant au Territoire : grues, élévateurs, tracteurs, scrapers, etc... dépasse actuellement 800 contre une dizaine en 1947.

S'il est donc encourageant de penser que dans ce domaine le plan quadriennal nouveau ne débutera pas à zéro ou presque, comme le précédent, il n'en demeure pas moins qu'un effort considérable reste à accomplir pour donner au Cameroun les cadres et la main d'oeuvre qualifiée qui sont nécessaires au développement de sa production

D'autant plus que l'équipement industriel public et privé construit entre 1947 et 1952 atteint déjà un niveau important.

LES INVESTISSEMENTS PRIVES

En dehors des grands ateliers bien outillés qui ont été construits avec l'aide du plan d'équipement public : ateliers des Chemins de Fer et du Port de Douala, atelier des Travaux Publics,

de Bassa, Garages Administratifs de Yaoundé et des principaux centres de l'intérieur, les installations industrielles réalisées par le Secteur privé et les Sociétés d'économie mixte représentent des investissements très élevés :

Industrie Energique Centrale hydroélectrique d'Edéa

Industries du bois : Grandes scieries et exploitations forestières modernes de la Société des Bois du Cameroun et de la Compagnie Française du Cameroun ; modernisation poussée de certaines entreprises secondaires et remplacement de leur outillage par des machines modernes ; ateliers de fabication de menuiserie en serie et de meubles ; cases en bois préfabriquées.

Industries mécaniques et chantiers navals : Chantiers et ateliers de Douala Gada et S.O.C.A.C.I.

Industries de Service : Garages importants créés par chaque représentant des grandes marques de matériel automobile et bases des entreprises de transport à Douala et Yaoundé, stockage en vrac du pétrole à Douala et à Garoua, usine de fabrication d'oxygène et acetylène(Air liquide), stockage en vrac des huiles de palme et des vins.

Industries de transformation : Huileries construites par l'I.R.H. et le Secteur Privé : Dibombari, Edéa, Bertoua, Pitoa et huilerie de la Société des plantations réunies de l'Ouest Africain; préparation des tabacs : S.E.I.T.A., BASTOS; savonneries; défibrages et égrenages; rizeries; ateliers artisanaux de tannage et de maroquinerie, etc...

...../....

Industries textiles : filatures et tissages NASSIF

Industries alimentaires : Brasseries du Cameroun, confiturerie de Bonabéri, Beurrerie de Maiganga, pêcheries de Souellaba, abattoirs privés (pastorale), complètant les abattoirs officiels construits sur le plan d'équipement ou sur budget local : Douala, Yaoundé, Ngaoundéré, Garoua. Maroua ; Chambres froides de Douala; viande séchée, etc...

Industries du bâtiment et Travaux Publics : Bases des grandes entreprises routières et portuaires : RAZEL, SOLIDITIT, BOURDIN ET CHAUSSEE, Régie des Chemins de Fer et Travaux Publics, Société de construction des batignolles, Société Française Entreprises de Dragages et Travaux Publics, comprenant d'importants ateliers de réparation du matériel lourd et des magasins de stockage ainsi que des ateliers de fabrication d'éléments d'ouvrages en béton préfabriqués : buses, dallots, ponts - Dépots des entreprises de bâtiments complétés par des ateliers de fabrication de parpaings, menuiseries en série, meubles, etc..

Industries des transports et transit : Compagnie d'Exploitation Automobile Camerounaise, UNIROUTE, S.O.T.R.A.C., Société de Transport Oubangui- Cameroun. De SUARES, CHANAS et Privat, et nombreuses entreprises dont le parc est moins important, basées sur Douala, Yaoundé et Garoua.

...../.

Il paraît necessaire de completer cette liste par les investissements privés agricoles qui sont loin d'être négligeables.

Si la culture du cacao qui dépend exlusivement des africains n'a pris que peu d'extension depuis quelques années, il en va tout autrement de celle du café et l'accroissement des exportations, qui ont doublé depuis 1948, témoigne que les surfaces plantées ont été accrues dans de fortes proportions; de plus, de nombreuses plantations nouvelles ne sont pas encore en rapport.

L'extension des bananeraies européennes et africaines a également pris des proportions considérables puisque 55.000 tonnes ont pu être exportées en 1951 contre 30.000 en 1948.

Il y a lieu de noter également la mise en valeur de nouvelles parcelles d'hévéa-culture par la S.A.F.A., mise en valeur qui se traduira dans un temps relativement proche par une augmentation du tonnage exporté./.

...../....

Cette énumération des investissements privés, peut aujourd'hui être complétée par leur évaluation globale. Une enquête a été menée récemment à cette fin. Elle donne un chiffre peu éloigné de celui des sommes consacrées au Plan d'équipement public. Voici les deux exprimés après correction en francs 1952.

Investissements publics = 15.000.000
Investissements privés = 16.000.000

Effort public et effort privé ont donc été équivalents et se justifient l'un par l'autre. Le premier a déclanché le second, lequel a démarré presque deux ans plus tard, mais a pris aussitôt une ampleur considérable. Il n'est toutefois pas concevable que cet élan puisse se soutenir si l'effort public venait à disparaître ou même à diminuer exagérément.

Dans ce domaine encore, l'intervention de la métropole au titre du deuxième plan quadriennal jouera un rôle important, un complément d'investissements étant indispensable à l'effort de production.

Il reste enfin à montrer quelle est la situation financière du Territoire, au terme de l'évolution budgétaire accomplie depuis 1947.

.../...

SITUATION BUDGETAIRE -

A ce propos, on doit remarquer tout d'abord que le volume budgetaire a presque triplé en valeur réelle. Les dépenses inscrites à la section ordinaire sont en effet passées de 750 millions de francs CFA en 1947 à 6.240 millions en 1952, soit un coefficient 8,3 alors que la hausse des prix de détail s'établit à la fin de la même période aux environs de 3.

Cet accroissement des dépenses a été rendu possible par l'augmentation correspondante en valeur réelle, des recettes budgetaires, elle-même engendrée par le développement de l'activité économique locale, notamment du commerce extérieur

Il convient de noter que malgré la revalorisation des traitements, les dépenses de personnel ont augmenté dans des proportions moindres (49 % des dépenses totales en 1947 contre 43 % en 1952) Les dépenses de matériel sont aussi en nette regression en 1952 par rapport à 1947. Les dépenses poub travaux vent au contraire croissant.

L'examen des postes de recettes montre que celles autres que les impôts directs et indirects présentent une importance relativement reduite (17 % en 1947, 13% en 1952)

En 1947 les impôts directs représentaient la moitié des impôts indirects ; en 1952, ils n'en représentent plus que le tiers.

Malgré cette réduction relative, la fiscalité directe s'est cependant aggravée dans l'absolu, et son rendement accru est dû, en dehors des modifications d'assiette, à une progression des revenus beaucoup plus fortes que la hausse du coût de la vie.

..../..

L'accroissement de rendement des impôts indirects est encore beaucoup plus élevé et découle non seulement de l'augmentation de la manière imposable, notamment de la valeur de commerce extérieur, mais aussi de la majoration des taux appliqués. Ce sont les recettes douanières qui occupent une place prépondérante, puisqu'elles représentent en 1952 90 % des prévisions d'impôts indirects. Les droits de sortie ont fait l'objet de majorations relativement plus élevées que celles des droits à l'importation.

Il faut noter que, dès Janvier 1949, le Territoire a supprimé les droits d'entrée sur la plupart des biens d'équipement et, au début de 1951, il a étendu cette mesure aux matériaux de construction. Le Cameroun s'est ainsi interdit de prélever des recettes sur les Crédits FIDES au bénéfice du Budget local. Cette attitude mérite d'être soulignée.

Cette exonération a une action favorable sur les investissements privés que d'autres mesures ont encouragés par ailleurs notamment les exonérations fiscales relatives au réinvestissement des bénéfices.

Toutefois, la prudence a conduit ces temps derniers le Territoire a reviser sa position. Seuls les biens et matériaux d'équipement destinés au secteur public restent à présent exonérés des droits d'entrée. Quant aux exonérations fiscales, elles sont depuis peu accordées de manière beaucoup plus discriminatoire et uniquement pour des investissements économiques et sociaux de caractère indiscutablement productif.

...../

Il convient en effet de préciser que, les pouvoirs locaux ne se sont pas laissé obnubiler par l'aisance budgetaire relative de ces dernières années et suivent avec la plus grande attention l'évolution de la situation économique.

Certains grands produits d'exportation du Cameroun ont en effet amorcé un mouvement de baisse et les débouchés à l'étranger sont devenus aléatoires pour le bois. Les prévisions de recettes pour 1952, paraissent devoir être tout juste atteintes alors que l'on était habitué depuis plusieurs années à de substantiels excédents.

Le fléchissement des prix des produits exportés peut se répercuter sur les importations dans la mesure où il réduit le pouvoir d'achat global du Territoire.

Enfin de nouvelles charges budgetaires résultant soit de l'extension Outre-Mer des avantages pécuniaires métropolitains comme celles engendrées par la loi LAMINE GUEYE ou résultant des dépenses d'entretien et de fonctionnement des réalisations du premier plan et des annuités d'amortissement vont peser de plus en plus lourd sur les budgets futurs.

C'est pourquoi les directives concernant la préparation du Budget local 1953, préscrivent-elles de maintenir à défaut des dépenses de personnel, les dépenses de fonctionnement au niveau de 1952. Toutefois, si l'Assemblée consent le nouvel effort fiscal qui lui est demandé et qui peut se chiffrer à un milliard, effort que le Territoire peut supporter dans la situation relativement favorable où il se trouve un programme de Travaux bien que plus réduit que celui des années précédentes, pourra être envisagé

.../...

Il est donc évident que, pour sortir de cette situation, et retrouver une aisance favorable au progrès général du Territoire, il n'existe qu'une solution, surtout en période de tassement des cours : produire et exporter davantage.

Ce résultat ne peut être obtenu que si l'aide de la métropole, matérialisée par le plan quadriennal, vient donner rapidement une impulsion nouvelle à l'économie locale.

C'est donc en s'appuyant sur ces réalisations du premier plan, qui forme une base de départ solide, et à partir de la situation économique et financière qui vient d'être exposée, que le plan quadriennal se propose de faire franchir une nouvelle étape au développement économique et social du Territoire.

- LE PLAN NOUVEAU -

Ce plan nouveau trouve son origine dans le décret du 11 Décembre 1951 qui lui fixe comme objectif principal " l'accroissement de la production et de la productivité agricole et industrielle ". Ces dispositions nouvelles ont été conçues dans le cadre de la loi du 30 Avril 1946 qui reste la charte des plans dans les territoires d'Outre-Mer et dont les principes continueront à guider l'oeuvre de développement économique et social entreprise.

On a vu plus haut qu'au Cameroun, la notion élargie

.../...

de " plan " avait déjà trouvé application pendant la période 1947-1952 durant laquelle il y avait eu participation plus ou moins harmonisée des fonds provenant du " FIDES ", des budgets et comptes spéciaux et du secteur privé.

Désormais, le Territoire se propose d'ajouter aux précédentes de nouvelles sources de financement et spécialement des budgets des Communes mixtes et des Communes rurales récemment créées ainsi que le recours aux emprunts. Les formes des emprunts seront d'ailleurs excessivement variées. Il sera fait appel au crédit public, semi-public, privé, à long terme, à moyen terme, ou besoin à de simples crédits bancaires. On se propose également de faire appel à l'épargne locale dont la pratique sera encouragée chez les Africains et de mobiliser les capitaux privés existant au Territoire en les intéressant au financement de grands ouvrages publics par des avantages fiscaux, des intérêts progressifs, etc ...

Suivant la nature et l'importance des ouvrages, ces emprunts peuvent être contractés par le Territoire, les Communes mixtes, les Communes rurales, la Régie des Chemins de fer, le port, les sociétés de prévoyance prises individuellement ou par groupes, les organismes nouveaux dont la création est prévue dans le plan quadriennal, etc ...

L'intervention des capitaux privés sera également sollicitée sous la forme de la concession de l ouvrage, système

.../...

qui présente des avantages intéressants dans certains cas: adductions et distributions d'eau par exemple.

Enfin la participation des capitaux étrangers n'a pas été écartée mais il est plus difficile de fixer dès à présent les points d'application possibles.

Il est juste de noter qu'avant même le démarrage du plan nouveau, le territoire est entré résolument dans cette voie des financements complexes en ce qui concerne deux grands ouvrages: "Pont sur le Wouri" "Adduction d'eau de Douala" et d'autres moins importants tels que les adductions d'eau des communes capables d'emprunter, et certains travaux ruraux entrepris par l'Union des SIP. du Nord, ou d'autres sociétés de Prévoyance, etc...

Ce n'est donc pas dans ce domaine que le changement de conception par rapport aux premiers programmes est le plus sensible.

L'orientation véritablement nouvelle, que traduit le plan de quatre ans présenté par le Cameroun, réside dans l'effort de production considérable qu'il prévoit. Les équipements de base, par contre, ne représentent plus que l'achèvement de l'infrastructure commencée dans la mesure seulement où celle-ci est indispensable à l'écoulement des productions. Enfin, les

travaux d'équipement social sont poursuivis suivant des proportions raisonnables dans un but d'amélioration démographique et sanitaire et en vue de donner au pays les cadres indispensables au développement de la production, lequel conditionne le progrès social. En effet, toutes les actions du plan concourent en définitive à faire progresser le niveau physique, intellectuel et moral des populations africaines du Cameroun.

Les caractères communs aux actions agricoles sont les suivants :

1°/ Dans la presque totalité des cas, les actions proposées ne visent pas à l'extension, mais à l'amélioration du rendement et de la qualité ;

2°/ La création de secteurs de modernisation est considérée comme le moyen d'action indispensable pour réaliser les objectifs en ce qui concerne les productions essentielles du Cameroun : cacao, café, oléagineux, élevage.

Des organismes de moindre importance, existant ou à créer : Union de Sociétés de prévoyance, sociétés intervenant individuellement, communes rurales, etc... conjuguant leur effort avec celui des services traditionnels, seront chargés des actions plus localisées ou moins importantes en volume, mais finalement aussi indispensables au développement général de la production.

...../....

3°/ Sauf en ce qui concerne le projet relatif aux forêts, les actions entreprises se traduirent par une rentabilité rapide et importante. Pour certaines productions elle est sensible dès la seconde année du plan : cacao par exemple ; pour d'autres, bien que plus lente à se dégager, elle atteint à la quatrième année des chiffres considérables comme c'est le cas en matière d'élevage.

4°/ Sur cet enrichissement qui doit donner une impulsion nouvelle à l'ensemble de l'économie du Territoire, ce dernier prélèvera progressivement soit par voie fiscale, soit en faisant rembourser tout ou partie des services rendus, les sommes nécessaires pour faire face au paiement des annuités d'amortissement et à l'accroissement de frais d'entretien et de fonctionnement résultant des investissements.

Les recettes supplémentaires provenant de l'augmentation découlant de la matière imposable du surcroît de production pourront être encore majorées par révision des tarifs et barèmes en vigueur et par l'institution de taxes nouvelles ou de services payants.

Le but poursuivi est de faire prendre en charge progressivement par les organismes locaux, certaines charges qui, au départ, devront être supportées par l'aide extérieure de façon qu'à la fin de la période quadriennale la relève soit accomplie.

...../....

5°/ La construction et l'amélioration des pistes de collecte revêt, pour toutes les productions, une importance primordiale. Certaines voies plus importantes et plusieurs aérodromes présentent indiscutablement un caractère d'équipement associé à ces productions.

On a vu que les efforts du premier plan ont tendu à plaquer sur une production existante un réseau principal de voies d'évacuation joignant le port pour raccourcir les distances de portage et parer dans toute la mesure du possible aux incidences de la disparition rapide de celui-ci. Il est maintenant indispensable de franchir un nouveau pas et d'aller au coeur des zones de production en tissant toutes les ramifications indispensables pour faciliter la commercialisation complète des produits.

Il n'est pas inutile de souligner que la répugnance de l'Africain pour le portage n'a fait que s'accentuer ces dernières années et que, dans les endroits éloignés des pistes existantes, du cacao et du café pourrissant sur pied en quantité non négligeable.

Le nouveau plan prévoit donc parallèlement aux actions portant sur l'amélioration du rendement des cultures et une meileure préparation des produits, un effort très important de mise en état et de construction des pistes de ramassage lesquelles permettront aussi d'exercer ces actions dans les villages les plus éloignés.

...../.....

EQUIPEMENTS DE BASE

En ce qui concerne l'infrastructure de base, il est indispensable qu'elle soit complétée au titre du plan quadriennal dans la mesure où cela est nécessaire pour permettre les échanges internes et externes sur la base des objectifs définis ainsi que le transit des Territoires voisins : Tchad, Oubangui, Gabon, Cameroun britannique.

Il n'est pas inutile d'insister encore une fois sur ce dernier point : les grands travaux portuaires, ferroviaires, routiers, aériens, exécutés au Cameroun ne bénéficient pas seulement au Cameroun; ils constituent également les voies d'évacuation normales des régions les plus productrices de l'A.E.F.

Par ailleurs certains projets présentent finalement plus d'intérêt encore pour cette fédération que pour le Cameroun lui-même. Il s'agit en particulier : du prolongement du chemin de fer Douala-Tchad, de l'amélioration de la navigation sur la Bénoué par construction de barrages et création d'une flottille, de la liaison Nord-Cameroun - Fort-Lamy, enfin, du Pont sur le Ntem.

Les propositions du Territoire pour la période 1953-1957 comprennent l'achèvement du Port de Douala et les derniers travaux d'amélioration des voies ferrées ; la terminaison de l'axe routier Nord et l'amélioration de celui de l'Est avec prolongement vers Baïbokoum ; la construction des rocades importantes pour le ramassage et l'écoulement des productions ; l'aménagement des voies fluviales ; l'achèvement des aérodromes principaux ; enfin, la

...../.....

réalisation d'un réseau minimum de transmission par fil et radio, compte tenu de ce que rien ou presque n'a pu être dans ce domaine au titre du premier plan.

SOCIAL

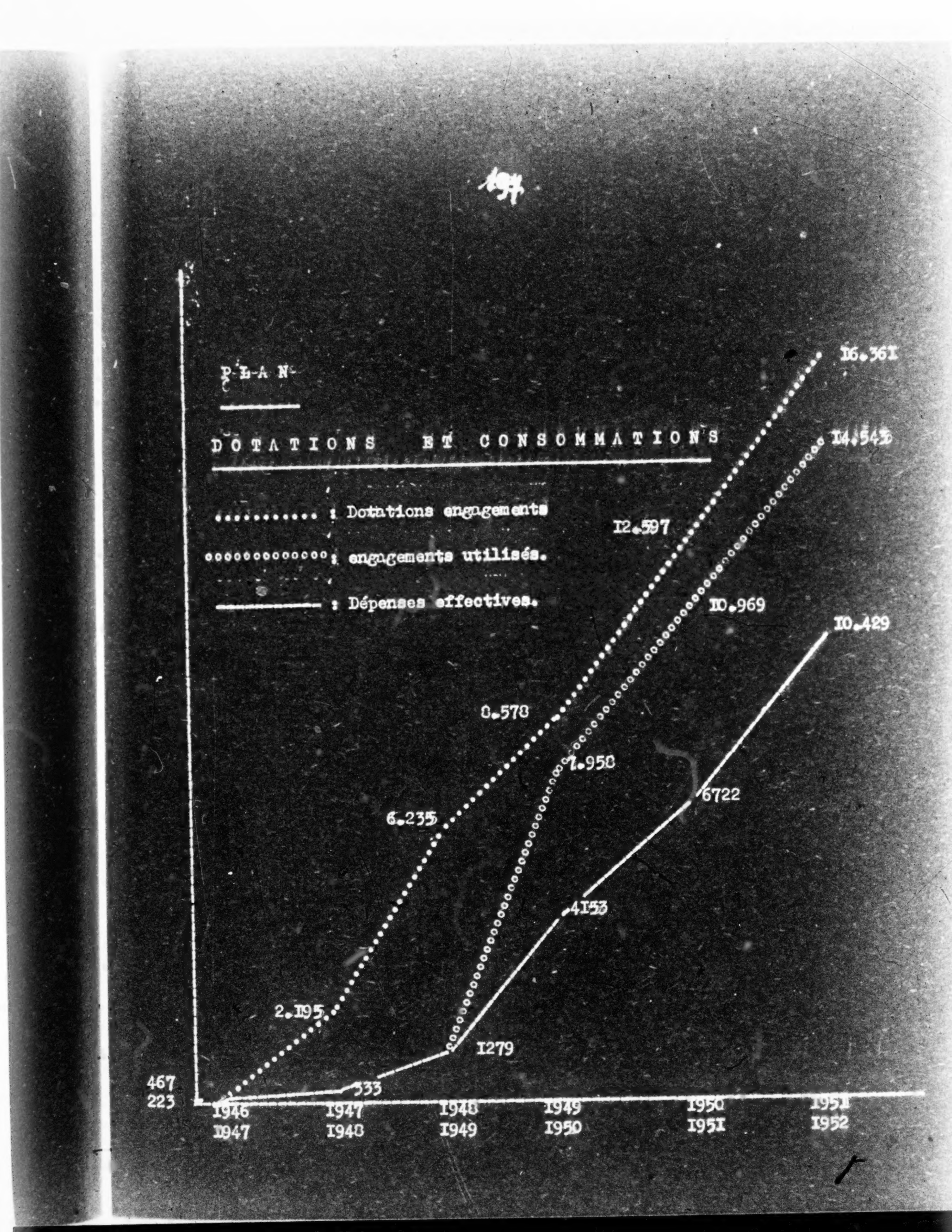
En ce qui concerne le Social nous avons noté lors de l'étude sur les opérations en cours que l'infrastructure de base avait été mis en place, tant en ce qui concerne la santé que l'Enseignement. Il s'agit toutefois d'une oeuvre incomplète qui doit être poursuivie. L'Enseignement professionnel sera développé, en même temps que toutes mesures seront prises pour assurer aux élèves sortis des Ecoles professionnelles des emplois correspondant à leur qualification et leur spécialité. L'Equipement médical des grands Centres sera poursuivi notamment à Douala où l'accroissement de la population impose de nouveaux points d'application. Signalons également un effort accru en ce qui concerne l'habitat. Une Société Immobilière vient d'être constituée. Elle s'efforcera par l'octroi de prêts aux africains de promouvoir l'habitat. Comme en cette matière le Social est étroitement lié à l'économique des crédits "Plan" seront affectés au développement de la production des matériaux de construction.

En ce qui concerne les adductions d'eau, il sera procédé à l'achèvement et à l'extension éventuelle des installations de Douala ainsi qu'à l'équipement de nouveaux Centres.

L'assainissement de Yaoundé et de Douala sera également entrepris, Un effort dans ce sens est d'autant plus indispensable que l'extension de ces deux villes a donné lieu à des concentrations de populations importantes (Douala II0.-000 habitants, Yaoundé 28.500 habitants)? Des études ont déjà été effectuées et ont abouti pour chacune de ces villes à un projet de principe.

Enfin le Territoire envisage de procéder à l'électrification de certains centres secondaires en voie de développement pour lesquels des études ont été effectuées.

../..


P L A N
DOTATIONS ET CONSOMMATIONS
..... : Dotations engagements
oooooooooooo : engagements utilisés.
———— : Dépenses effectives.
16.361
14.543
12.597
10.969
10.429
8.578
7.958
6722
6.235
4153
2.195
1279
533
467
223
1946 1947
1947 1948
1948 1949
1949 1950
1950 1951
1951 1952

SITUATION DES CREDITS PLAN AU 30 JUIN 1952

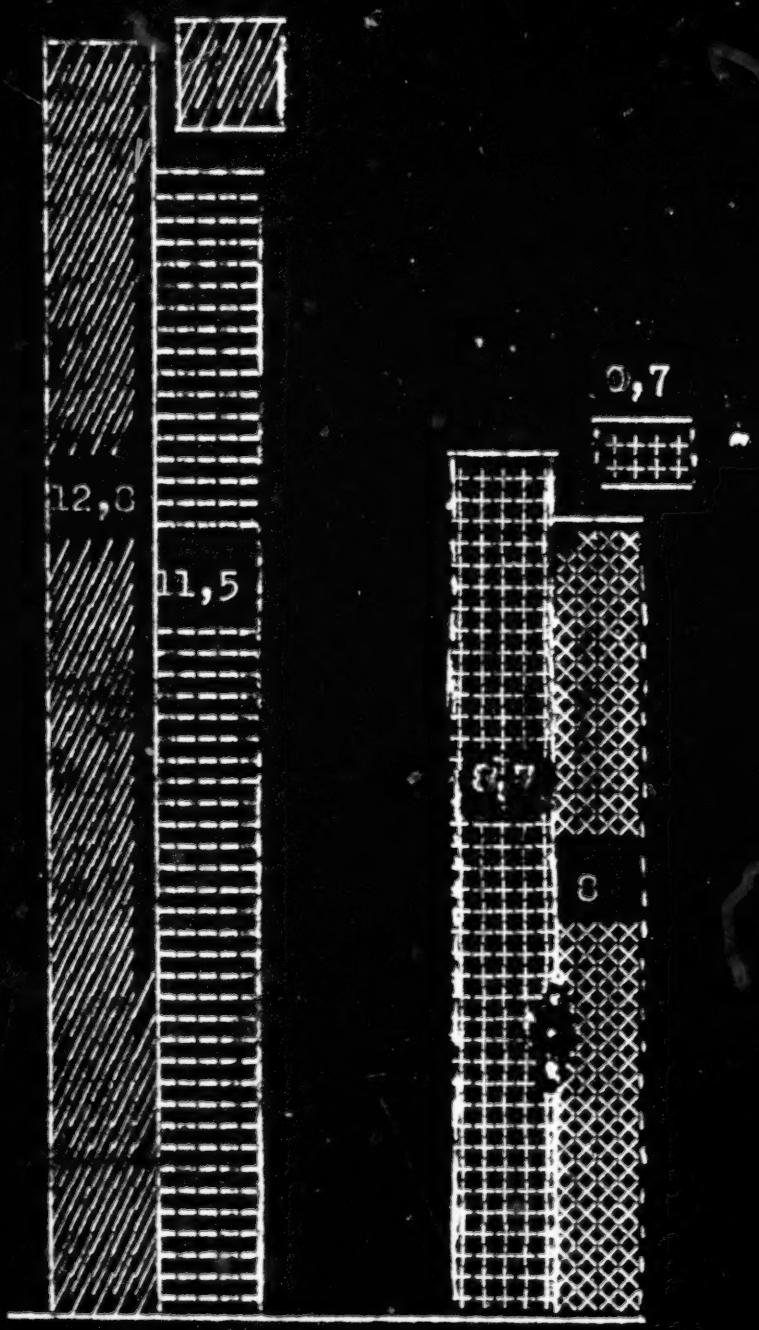
Pourcentage des dotations en engagement	
Infrastructure	78,5 %
Production	11,7 %
Services sociaux	9,8 %

Dotations en engagement (engagements utilisés ou disponibles)

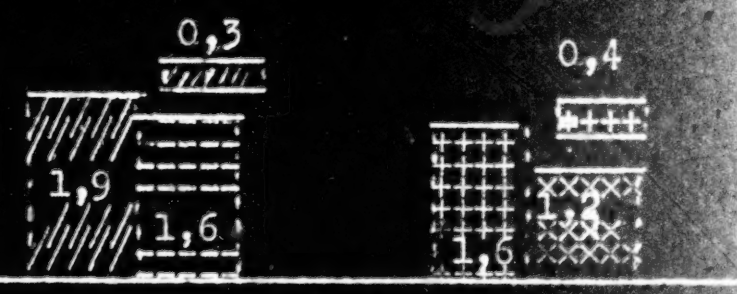
Engagements utilisés

Crédits de paiements ouverts ou disponibles

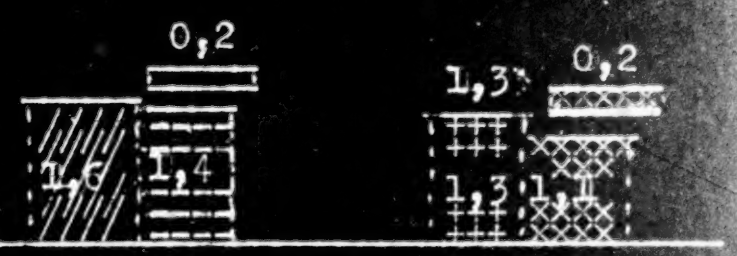
Crédits de paiements utilisés.



INFRASTRUCTURE



PRODUCTION



SERVICES SOCIAUX

Nota : les chiffres exprimés sont en milliards